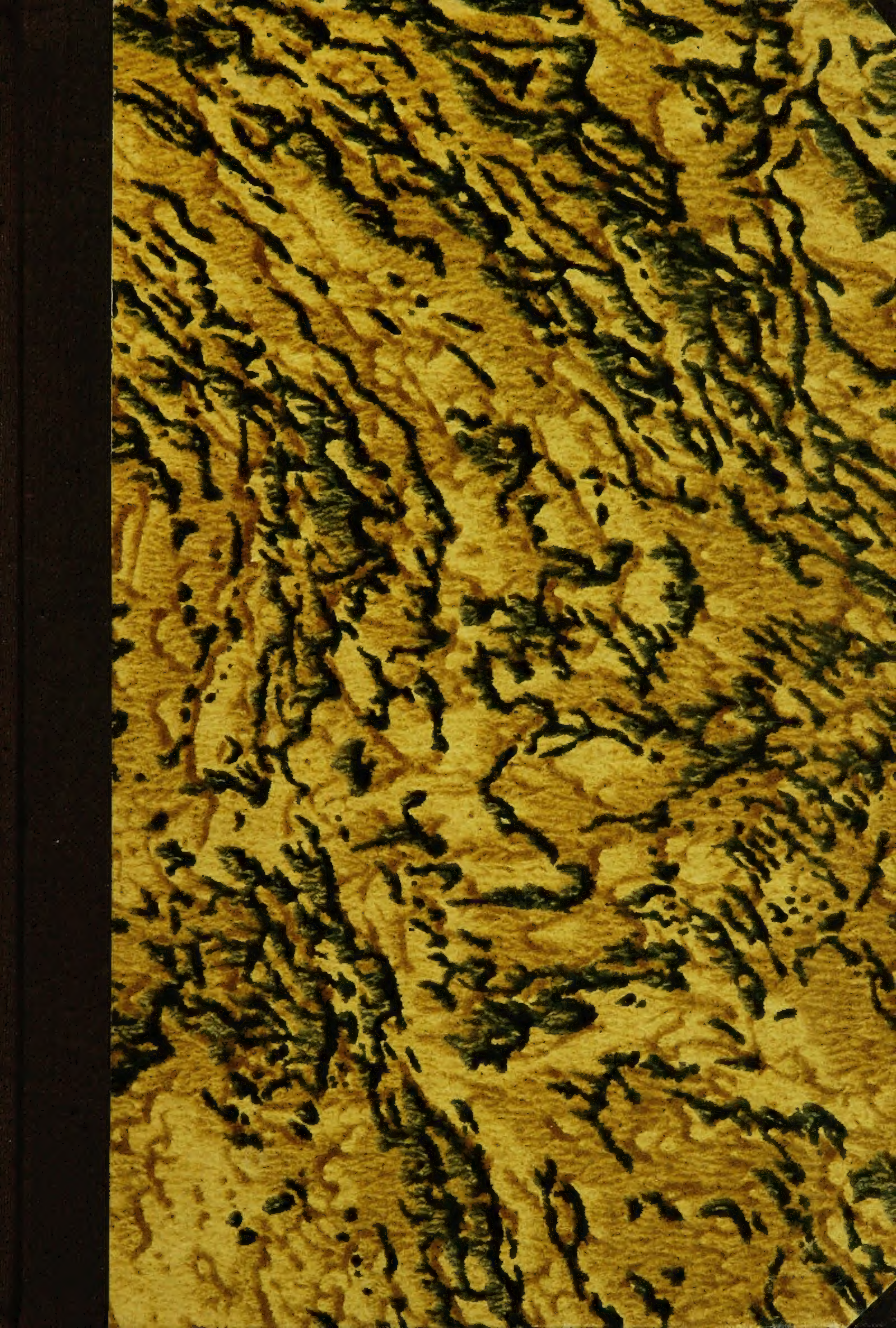
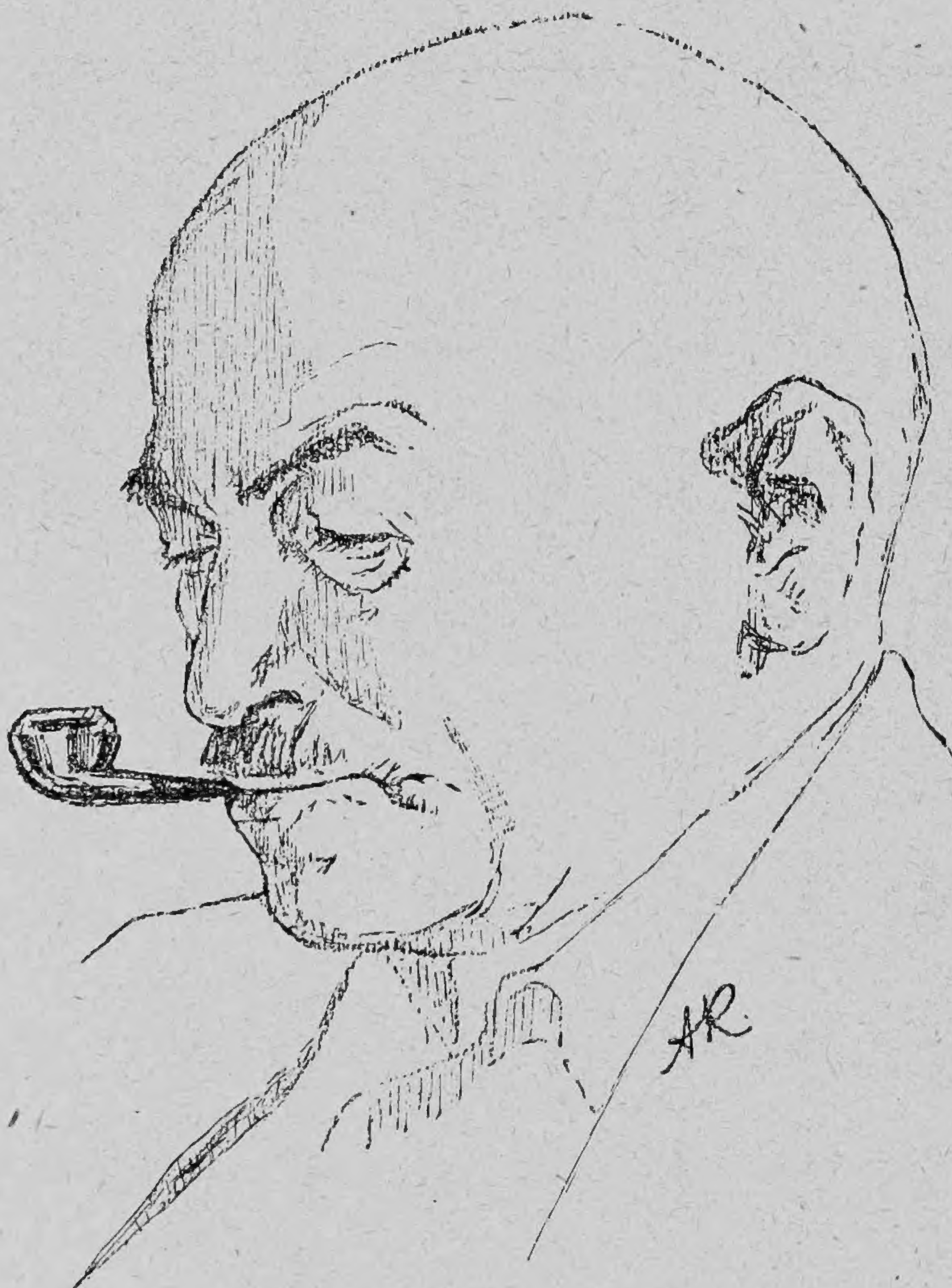


С. МОРОЗОВ

Ленский поход

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
1934

*Борису Васильевичу Лаврову —
строителю советского севера.*



Б. В. Лавров

Библиотека
Экспедиций и
Путешествий

С. МОРОЗОВ

Ленский поход

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
1934

Эта книга рассказывает о первом в истории походе грузовых морских судов в устье Лены с запада. Первая Ленская экспедиция, организованная летом 1933 года, протекала в чрезвычайно трудных ледовых и навигационных условиях. Но отважные советские полярники—моряки и летчики—преодолели все трудности, и задание партии и правительства по завозу грузов в Якутию морем было выполнено.

Автор этой книги—журналист, прошедший вместе с экспедицией весь путь ее от Ленинграда до устья Лены и дальше вверх по Лене до Якутска. Его очерки показывают шаг за шагом ход экспедиции, рассказывают о героях ее, дают представление об огромном значении Северного морского пути в деле изжития хозяйственной и культурной отсталости отдаленной окраины Союза — Якутской АССР.

I

НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ

Серый невзрачный дом во дворе. У ворот черная полированная доска и серебряные буквы на ней: «Управление Северного морского пути». Часто хлопает дверь. Выходят люди в высоких сапогах и кожаных куртках, в морской форме. В коридорах толчея, как во всяком новом, недавно организованном учреждении. Масса посетителей, особенно много журналистов. Июнь месяц, — через две-три недели начнется полярная навигация, и сейчас самый сезон для сообщений о новых походах в Арктику. Люди в очках, юркие и расторопные, снуют от двери к двери в надежде получить интересные беседы. Журналисты воюют с секретарями, убеждая их, что «для редакции чрезвычайно важно интервью с товарищем таким-то». Секретари с неприступными лицами отвечают журналистам, что «товарищ такой-то занят, что интервью он все равно не даст и что лучше обратиться к его заместителю».

Прежде чем найти то, что мне нужно, я долго плутаю по лабиринту коридоров, у каждого кабинета наблюдая скучные поединки журналистов и секретарей. Наконец я останавливаюсь у стеклянной двери. Она выходит в темный коридор, и, к удивлению своему, я не нахожу здесь грозного секретаря и назойливых посетителей. Через стекло видна внутренность комнаты. Широкий письменный стол и рядом другой, покрытый красным сукном, для заседаний. Человек в сером костюме наклонил над столом бритую лысеющую голову. Потухшая трубка лежит на стопе бумаг. Надпись на двери не сообщает поста обладателя кабинета, она говорит только о его фамилии: «Б. В. Лавров».

На вопрос: «Можно войти?» Лавров утвердительно кивает головой.

— Я сотрудник газеты...

— Понятно. Интересуетесь Ленской экспедицией? Хотите знать маршрут, цели и задачи? Сейчас я занят. Могу принять вас завтра утром.

Я ухожу озадаченный сухостью тона Лаврова и лаконизмом разговора. По дороге я строю предположения о том, с кем предстоит завтра беседовать. Имя Лаврова хорошо известно каждому, кто сколько-нибудь интересовался вопросом освоения севера. Пять лет он руководит хозяйственным строительством Обь-Енисейского края. Под его руководством организованы регулярные рейсы торговых судов через Карское море. Он возглавлял строительство первого сибирского заполярного порта—Игарки. Теперь он назначен начальником Ленской экспедиции — самой крупной полярной экспедиции 1933 года. Надо полагать — большой хозяйственник; об этом говорит хотя бы простая надпись на двери: для работников севера достаточно красноречиво одно только имя Лаврова.

Он не похож на тот тип полярных исследователей, который я привык представлять себе. В его внешности нет ничего экстравагантного. Одет просто: городской костюм, легкая обувь по летнему времени. Сух, но вполне корректен. Видимо, не гонится за вниманием печати, хотя и понимает значение ее. Посмотрим, что будет завтра.

На следующий день точно в назначенный час я пришел к Лаврову. Подняв голову от бумаг, он сдержанно кивнул мне, предложив сесть. Все это молча. Он набивал трубку, долго шарил в ящиках стола. Наконец обратился ко мне:

— У вас есть спички?

Я протянул ему коробку.

— Так вот, мы должны провести в устье Лены караван грузовых морских судов. — Лавров начал сразу, без предисловия, я едва успевал записывать.— Дело в том, что бездорожье Якутии затрудняет развитие этой молодой национальной республики. Грузы на Якутск идут сейчас по железной дороге до Иркутска, оттуда автогужевым трактом до Качуга и дальше по Лене. Это очень дорого,— он внимательно посмотрел на меня и прибавил раздельно: — и очень длительно.

Морской путь в Якутию, в устье Лены, несомненно, эко-

номически целесообразен. Пройти этот путь — вот задача для мореплавателя. Путь в Лену с запада вокруг Таймыра труден и в ледовом и в навигационном отношении. Его прошли немногие. В 1878 году — Норденшельд на судах «Вега» и «Лена»...

На столе звонит телефон. Пока Лавров берет трубку и разговаривает с кем-то, я внимательно всматриваюсь в его лицо.

Высокий лоб, бритые щеки в морщинах. Тонкие губы, над верхней коротко подстриженные усы. Черные монгольские глаза посажены глубоко. По телефону он говорит тем же ровным, чуть глуховатым голосом.

— Продолжим. — Лавров кладет трубку, обращаясь ко мне. — В 1893 году Таймыр обогнул в одну навигацию Нансен на «Фраме». Барон Толь в 1900—1902 годах и Амундсен в 1918—1919 годах достигли Лены с зимовками.

С востока доходили до Лены: в 1913 и 1914 годах Вилькицкий на «Таймыре» и «Вайгаче» и в 1927 году капитан Миловзоров на «Колыме». Впервые весь путь от Новоземельских проливов до Беринга без зимовок прошел в прошлом году «Сибиряков».

Нам предстоит закрепить опыт плавания мелких экспедиционных судов походом целой грузовой флотилии. Нам нужно не только обогнуть Таймыр, но после разгрузки в бухте Тикси, в устье Лены, вывести пароходы обратно. Путь вокруг Таймыра — наиболее трудный участок Северного морского пути, и мы должны пройти его дважды в течение одной навигации. Кроме морских судов, в Лену с Оби и Енисея мы проведем речные суда, которые останутся там для постоянной работы...

В дверь просунулась чья-то голова.

— Борис Васильевич, на совещание пожалуйте.

— Буду через десять минут, — ответил Лавров и продолжал беседу со мной: — В составе экспедиции три грузовых морских суда: «Сталин», «Володарский» и «Правда». Первые два идут в Тикси с грузом для Якутии, последний — в бухту Нордвик с группой геолога Урванцева для разведок на нефть на Хатангском побережьи. Затем, речные суда: с Оби теплоход «Первая пятилетка» с лихтером на буксире, с Енисея — пароход «Партизан Щетинкин». Флагман похода — ледокол «Красин». Моим помощником по морской части идет опытный полярный капитан Сорокин. Начальник реч-

ной части — капитан Модзалевский, уже неоднократно проводивший речные суда через Карское море. Командир «Красина» — капитан Легздин.

Нас опять прервали. Вошел большой грузный человек в морском кителе с серебряной птицей на рукаве. Он обратился к Лаврову:

— Борис Васильевич, я уезжаю сегодня. Когда вас можно ожидать в Красноярске?

— Я выберусь не раньше июля. Привет Липпу, я опять буду летать с ним, — Лавров встал и протянул руку вошедшему. — Поклон Игарке, Анатолий Дмитриевич.

Когда дверь за посетителем закрылась, Лавров пояснил мне:

— Это летчик Алексеев. Он будет командовать авиоразведкой нашей экспедиции.

Самое главное, что должно решить успех похода,— это точное и неуклонное соблюдение сроков. Мы должны быстро разгрузиться в Тикси и вывести суда обратно через пролив Вилькицкого не позднее начала сентября. Малейшая задержка грозит зимовкой. К нашему приходу в Тикси Ленское пароходство должно подготовить в бухте тоннаж для выгрузки и уголь для бункеровки морских судов.

Я встал и поблагодарил за интервью. А к Лаврову шли уже новые люди: седоусый капитан и высокий мужчина в очках, по виду научный работник.

Еще несколько встреч в Москве дополнили мне облик Бориса Васильевича Лаврова.

Редакция газеты получала частые телеграммы из Ленинграда — рабочие Канонерского завода ударно ремонтировали «Красина». Я приносил Лаврову сообщения о ходе ремонта. И как бы ни был он занят, всегда находилось у него время просмотреть телеграммы, в сутолоке делового дня, между двумя совещаниями, рассказать, как готовится экспедиция.

И всегда тесный кабинет его был полон народу. Здесь были зимовщики и ученые, промышленники и капитаны, летчики и хозяйственники. Они приезжали из Игарки и Обдорска, из Тобольска и Красноярска. И в лабиринте коридоров невзрачного дома на Варварке безошибочно находили дверь с простой надписью: «Б. В. Лавров».

Борис Васильевич обсуждал с ними планы лесоэкспорта

через Карское море, рассматривал проекты новых консервных заводов, расспрашивал о ледовых прогнозах, интересовался жизнью ездовых собак в далекой Дудинке, отдавал распоряжения о помощи енисейским рыбакам, терпящим бедствие.

Кругозор государственного деятеля и живой интерес к мелочам жизни севера сочетались в нем. Вдумчивый советский хозяйственник и страстный путешественник-спортсмен — таковы были характерные черты Лаврова, которые мне удалось уловить еще при беглом знакомстве с ним в Москве.

Сроки выхода судов Ленского каравана приближались. Назначенный специальным корреспондентом в экспедицию, я в последний раз зашел в управление Севморпути.

— Поезжайте в Ленинград, там вы сядете на «Красина». А я завтра вылетаю в Игарку — Совет труда и обороны назначил меня своим уполномоченным по Карской экспедиции, — говорил Лавров. — На «Красин» я попаду с острова Диксона, когда туда стянутся морской и речной Ленские караваны. Там я приму командование.

Он обмакнул перо, и мой корреспондентский мандат перечеркнула наискось виза начальника первой Ленской.

II

ПО БОЛЬШОЙ МОРСКОЙ ДОРОГЕ

Мы уходим из Ленинграда на рассвете жаркого июльского дня. Сегодня штиль. Зеркальная гладь воды покрыта жидкой позолотой восхода. В нестерпимо горячих лучах солнца даже унылый пейзаж угольной гавани выглядит оживленным, праздничным. Прокопченные скелеты углеперегружателей, покривившиеся избушки—строения порта, череда иностранных судов на рейде, — все, что намозолило глаза за последние пять дней, все это остается сегодня позади.

Машинный телеграф передает с мостика вниз: «полный вперед». За кормой змеится вспененная вода. Мы уходим из Ленинграда на север. Мы начинаем Ленский поход.

Сегодня мы особенно жадно тянемся к солнцу. Это потому, что надолго расстаемся с летом. Полуголые вылезают

из кубриков матросы и кочегары. Покрытые угольной пылью, татуированные тела ловят последнее тепло июля.

Из Ленинграда в Кронштадт «Красин» идет по Морскому каналу. Узкая водная колея эта тянется между двух дамб, обсаженных деревьями. Мы идем по нарядной аллее. Потом дамбы кончаются, и путь наш обозначен лишь вехами, торчащими из воды.

Солнечную тишину обрывает стук моторов. Вспенивая воду, разбрасывая брызги, стаей проносятся торпедные катера. Нам салютуют частыми гудками проходящие грузовые суда. Эсминцы приветствуют Краснознаменный ледокол приспущенным вымпелом. Это большая честь, когда военные суда салютуют торговому судну первыми. Каждый из нас знает это, и каждый думает об этом с гордостью.

Девиаторы и лоцманы—люди в кожаных фуражках с белыми значками, отличающими их от всех прочих моряков,— держат нас в Кронштадте до вечера. Они выверяют работу компасов и других приборов, по их приказанию ледокол кружится на месте несколько часов.

С лоцманами, последними людьми с материка, мы расстались в пограничных водах, в виду маяка Приемный. Буксиришко, отвозивший их обратно, тремя гудками пожелал нам счастливого пути.

Легкий ветер. Соленый запах щекочет ноздри. Вдали на горизонте тает, растворяется мало-по-малу берег.

Второй день похода — выход из залива в Балтику. Свежий ветер в четыре-пять баллов.

— Ну, закачало нашу посудину,—ворчат красинцы.—Грузовой какой-нибудь пароходишко в эту погоду и не качнет, а нас вот как мотает.

И действительно, человек, перенесший на «Красине» шторм, может уже не бояться тайфунов и ураганов. Такому человеку нипочем циклоны и смерчи, ибо из всех судов более всего подвержены качке ледоколы, а среди этих последних на первом месте «Красин».

Но качка — деталь. Через сутки свежий ветер стихает. Палуба надолго принимает твердое горизонтальное положение. Наступает обычный рейс, наступают морские будни.

Там, наверху, вахтенный штурман не отводит от глаз бинокля, определяет по компасу курс. Внизу не устают двигаться гигантские поршни, без устали вращающие винт. Машинное отделение «Красина» — это сверхъестест-

Я. П. ЛЕГЗДИН.

венная силища десяти тысяч лошадей, впряженных в одну колесницу. Мощность хорошей заводской электростанции. Кочегарка — девять котлов, по три в ряд. Черный, прокопченный «подвал» корабля — его огнедышащая утроба. Северные жители — ленинградцы, вологодцы, уроженцы Архангельска — здесь чернее негров. Секретарь партийной ячейки Миша Зыбин, светлый блондин на палубе, — здесь, в кочегарке, кажется фантастическим негром.

Он стоит на вахте у раскаленной пасти котла с четырех до восьми утром и вечером. Остальные часы, без счета, ни с кем не сменяясь, он на другой вахте — партийной. Его можно встретить в течение дня в десяти местах. Он в кают-компании, в красном уголке, в столовой, на юте. Он проводит совещания звеновых парторгов, инструктирует секретаря комсомола, совещается с капитаном о дальнейших перспективах похода.

Хороший партсекретарь Зыбин — ударник и в кочегарке. Его вахта — передовая по всем показателям. От четырех до восьми—это часы, когда наиболее высоко давление пара, когда машина делает наибольшее число оборотов, когда ледокол идет с максимальной скоростью.

В коридоре у доски объявлений группируются матросы и кочегары. Здесь вывешиваются результаты работы вахт, производственные показатели. 43, 45, 48 морских миль пройдено за последние четыре часа, и всегда впереди вторая вахта кочегаров, вахта секретаря партколлектива Зыбина и звенового парторга Гусарова.

В кают-компании, в красном уголке собираются члены команды, участники экспедиции. Сейчас, после последних дней суматохи в Ленинграде, размеренный порядок водворяется на судне.

Заканчивается обработкой первый номер стенной газеты. Редактор — машинист первого класса Черкун — собственноручно перестукивает на машинке заметки. Участник экспедиции кинооператор Беляев вырисовывает заголовок: на листе картона окруженный льдами «Красин» изо всей мочи дымит двумя трубами. Краски ложатся ровным слоем. Теперь остается только вывести синие буквы: «Орган партячейки и судкома».

Особенно оживленно в эти часы на юте. Свободные от вахты матросы и кочегары собираются в кружок. Появля-

ются гитара, мандолина, гармонь. Иногда составляется даже небольшой оркестр.

Эх, да... все говорят — он старый морячок...

Слова песни относит ветром за корму, туда, где кончается ледокол, где пенится вода на пройденном пути.

С правого борта, на релингах, укреплен лаг — счетчик пройденного пути. Вниз, в воду, и назад, метров на двести, уходит бечева. На конце ее железная конструкция на манер пароходного винта. Ледокол стремительно мчится вперед, тянет за собой лаг. Движение передается по бечеве сюда, на релинги, на которых укреплено колесико. И потом безукоризненно-точно стрелка прибора отсчитывает: 400, 500, 550 пройденных миль. Колесико на релинге с правого борта движется неустанно в такт стремительному бегу корабля.

Первые двое суток мы идем без берегов. Лишь утром как-то в кружке бинокля, как в трубке калейдоскопа, яркой полоской мелькнули берега Готланда. Мелькнули и скрылись.

Из Ленинграда через Финский залив, через проливы, к портам Англии и Германии и дальше, через Атлантический океан к берегам Америки, тянется большая морская дорога мира. Она оживлена, как трансконтинентальная магистраль. Лесовозы, нагруженные доверху советским пилоэкспортом, черные угольщики встречаются нам чуть не каждый час. На флагштоках их фашистская свастика, корона и кресты, самые причудливые сочетания всех цветов радуги. И все же они салютуют нам. Все без исключения надрывают медные глотки гудков, приветствуя краснознаменный ледокол. «Красин» — спаситель пятнадцати итальянцев, затертых льдами у земли Рудольфа, «Красин» — олицетворение бесстрашия и мужества — известен каждому из них. Известен и уважаем.

Третьи сутки пути. Теперь с обоих бортов море обрамлено узкой, едва различимой чертой. Потом постепенно намечаются возвышенности, силуэты холмов. К полудню земля вырисовывается отчетливо. Земля, разделенная на ровные квадратики посевов, темную зелень перелесков, желтые пятна песчаных отмелей.

На следующее утро берега отступают. Меняются краски. Немецкое море встречает нас штилевой, но пасмурной по-

годой. Серые, тяжелые, низко висят над водою тучи. Серая вода еле подергивается легкой рябью. Серые клинья рыбачьих парусов окружают нас, они видны с обоих бортов. На ботах машут руками, кричат что-то на чужом, непонятном нам языке. Вероятно, приветствуют «Красина» — старого знакомого, часто проходящего через эти воды.

Неожиданно на горизонте появляется белая точка, она растет, приближается, приобретает форму. Это трехтрубный океанский лайнер. Дымя и разгоняя волну, он проходит в миле от нас.

Ледокол меняет курс. Идем норд-остом, огибаем Скандинавию. Встречи становятся менее частыми, но дорога по-прежнему оживлена. Нет-нет, да и покажется на горизонте дымок, пройдет, переваливаясь с боку на бок, тяжелый «купец».

Этот путь, по которому идем мы, освоен и изучен. Это дорога в Берген, Тромсе и дальше — в советские северные порты. Здесь каждое лето проходят десятки судов Карских экспедиций, круглый год суда из Архангельска и Мурманска везут лучший в мире советский строевой лес, красную рыбу, консервы и пушнину. Эта дорога — одна из важнейших транспортных артерий северной Европы.

Атлантика встречает нас мертвой зыбью; три-четыре дня назад здесь проходил шторм. И даже сейчас, когда голубая вода океана прозрачна, как стекло, чувствуешь его последствия; лежишь на койке, и вдруг — голова оказывается ниже ног.

Мы идем в виду берегов Норвегии, но туман скрывает от глаз скалы, фиорды, неровный — зигзагами — чертеж материка.

Приближаемся к полярному кругу, пересекаем его. Об этом дает знать нам воздух, холодеющий с каждым часом, изменяющийся пейзаж. Постепенно теряется былое многообразие красок. Преобладают серые тона. Дни становятся все длиннее. Начинаются белые ночи. Сгущается туман. Последние сутки перед Мурманском надрывно кричит сирена ледокола: в ста метрах от борта глаз тонет в тягучей, киселеобразной массе.

Вот на горизонте показываются черные камни. Они возвышаются прямо из воды, зловещие и неправдоподобные. Это — Лафотенские острова.

— Земля!.. Земля!.. Близко совсем!..

Секретарь ячейки ВКП (б) ледокола «Красин» Зыбин.

Так кричали молодые участники экспедиции, впервые попавшие в море, утомленные девятидневным переходом из Ленинграда.

С обоих бортов тянулись выпуклые, хоть попробуй наощупь, берега Кольского залива.

Над заливом, над фиордами вставал северный худосочный рассвет. Навстречу нам, на промыслы в море, шли тральщики. Утренними, задорными голосами они приветствовали знаменитый ледокол. Залив наполнился симфонией гудков.

Вот за поворотом берега открылась долина. Она заполнена строениями, окружена группой холмов. Ломаной линией прошли перед ледоколом причалы Мурманска. «Красин» отдал якоря.

Мы прошли первый этап похода — обычный летний рейс по освоенной морской дороге мира.

Мы были в заполярном порту. Мы вступили в преддверие Арктики.

III

У ПРИЧАЛОВ МУРМАНСКА

Ледокол стоит у причалов вторые сутки. Тесно прижавшись бортом к стенке, ледокол бункеруется. Уголь подвозят к причалу в красных товарных вагонах. Почерневшие от пыли люди наполняют им железные бадьи. По тросу лебедки бадьи ползут в бункер — в черный, прокопченный желудок корабля. Угольная пыль ровным слоем лежит на корабле. Она покрывает блестящую медь поручней капитанского мостика, уничтожает ослепительную чистоту палубы, выдраенную вчера заботливым боцманом. Дни бункеровки — самые тяжелые дни для корабля. Я живу в правой бортовой каюте. Иллюминатор ниже уровня причальной стенки,— темно. Крен на правый борт. Щель в иллюминаторе и — постельное белье кажется прокопченным, так много на нем угольной пыли.

Капитан Яков Петрович Легздин, еще поднимаясь по внутреннему трапу в вестибюль, уже чувствует присутствие в воздухе угля, морщит тонкий нос, досадливо вздыхает. Старший помощник Михаил Никандрович Прокофьев, второй после капитана человек на корабле, гостеприимный хо-

зяин кают-компании, тоже недоволен. Он видит гримасу на лице командира, натянуто улыбается, ловит вопросительный взгляд Легздина и докладывает:

— Тысяча шестьсот тонн, к двенадцати часам—есть. В вечеру усилим погрузку. Начальник порта распорядился подвезти к левому борту баржу с углем. Этак, пожалуй, к завтрашнему дню закончим.

— Ну-ну,— капитан кивает головой.

Навстречу в синей пропыленной робе, шлепая сандалиями, одетыми на босу ногу, идет старший механик Михаил Иванович Денисов. Он, всегда щегольски одетый и гладко выбритый, сегодня не похож на себя. Обычная сдержанность уступила место шумной хлопотливости. Приемка угля — эта неприятная для всех на корабле процедура — лежит на его, старшего механика, ответственности. Нужно проследить, как подвозят уголь, проверить наощупь — не сырой ли. Старший механик — главный энергетик корабля — отвечает за питание машины, за высокое давление котла, за быстроту оборотов гребного вала. Он отвечает за силу корабля в борьбе со льдами.

— Уголек на-ять, Яков Петрович,— улыбается он капитану.— Донецкого две тысячи приняли, потом с вечера шпицбергенский пойдет.

— Шпицбергенский? Это хуже, — капитан поднимает бровь. — Почему шпицбергенский? Каботажники, и те донецкого получают полную норму, а нам в ответственный рейс и — шпицбергенский.

— Да кто их знает, Яков Петрович! Я не отчаиваюсь, и со шпицбергенским работать можно, наши кочегары справятся. А как у вас с продовольствием, зимовочные запасы когда грузить будете? — спрашивает механик.

Легздин делает брезгливую гримасу.

— А, чорт их дери! Эти снабженцы из Северопути никак не дадут толкового ответа. Та же история, что и в Ленинграде, повторяется. Но как они хотят, а я без зимовочного запаса в плавание не выйду. Такой корабль, сто тридцать человек команды, — если застрянем, не дай бог, на зимовку, ведь у нас «мор зверей» начнется...

— Вот они, хозяева наши, снабженцы, морячки сухопутные. Ишь сколько галунов нацепили! — поддакивает капитану старший помощник, показывая на территорию порта.

Через подъездные пути шагают двое. Один — низенький

толстяк, другой — щуплый молодой человек явно канцелярского вида. На них морские фуражки с синим значком Северопути. Штатские москвощвеевские костюмы, издали кажется, имеют золотые обшлага — так много галунов на них нашито. Эти двое — тихие, в меру бестолковые снабженцы мурманской конторы Северопути. Еще месяц назад они были на службе в каком-нибудь Снабсбыте или в Мурманрыбе. Потом, когда открылась контора новой организации, они перешли сюда. Что прельстило их на новом месте — любовь к путешествиям, полярный паек или, может быть, парадная форма? Трудно сказать. Было очевидно только одно — люди, которым доверили ответственнейшее дело снабжения арктических экспедиций, работали спустя рукава.

Вместо теплого белья на «Красин» привезли спортивные трусы и майки. Шерстяные носки, предназначенные охранять ноги моряков от полярной стужи, были впору разве годовалому ребенку.

Два человека, пробиравшиеся через подъездные пути к портовым воротам, только что были на ледоколе. Испорченные консервы и детские носки, доставленные вчера на ледокол в качестве зимовочных запасов, вызвали бурю негодования команды. Сейчас снабженцы спешили вон из порта, уносили головы от капитанского гнева.

А по трапу поднимались уже новые посетители—девушки в красных платочках, загорелые парни. Яков Петрович облегченно вздохнул, улыбнулся. Передний парень, в матросском тельнике и в пиджаке внакидку, подошел к капитану и взял под козырек.

— Товарищ командир краснознаменного ледокола, экскурсия рыбоконсервного завода просит разрешения осмотреть корабль.

Капитан приветливо пожал ему руку и обернулся к остальным:

— Милости прошу, товарищи.

— Вежливый парень, — отметил вполголоса старший помощник,— видать, из краснофлотцев.

Экскурсии были обычным делом в дни стоянки «Красина» в Мурманске. Ледокол был здесь частым гостем, перед уходом в арктические рейсы он заходил за углем, провиантом. И хотя каждый день в порту стояли суда под всеми флагами мира, приход ледокола был праздником для мурман-

цев. Когда на рейде вырастали высокие трубы его, выкрашенные в кремовый цвет с красными звездами наверху, это быстро замечали в городе. К порту спешили школьники, досужие домашние хозяйки, проезжие, находившиеся в Мурманске второй день. А по вечерам, после работы, приходили организованные экскурсии с предприятий. Даже иностранные моряки, перевидавшие немало кораблей, приходили на ледокол, осматривали его, с восхищением вспоминали экспедицию по спасению Нобиле.

Тяжелый корабль, с виду напоминающий утюг, становился в центре внимания города с семидесятитысячным населением. Почему? Видимо, у ледокола и северного порта были какие-то «родственные связи».

Мурманск за пятнадцать лет вырос из захолустной рыбачьей деревушки в рт мирового значения. Когда империалистическая война закрыла Петроградский порт, а тяжелый зимний лед преграждал путь кораблям через Белое море к Архангельску, царское правительство задумалось: нужно было новое окно в Европу. Тогда вспомнили о глубоководном незамерзающем Кольском заливе. Тогда с лихорадочной быстротой стали строить железную дорогу на Мурманск. Две тысячи километров через леса и болота Карелии были уложены рельсами и трупами людей, не вынесших цынги и каторжного труда за полярным кругом. А пока строили дорогу, нужно было кое-как поддерживать Архангельск, и морское министерство строило за границей ледоколы.

В 1916 году из Англии в Архангельск пришел мощный ледокол «Святогор», построенный по типу макаровского «Ермака». А еще через од пошли первые поезда по Мурманской железной дороге. Ледоколы и дорога служили империалистической войне. В Архангельск и Мурманск шли из Европы транспорты с военным снаряжением.

Когда молодая Республика советов порвала договоры царского правительства с Антантой, в Архангельск и Мурманск пришли корабли с английскими оккупационными войсками. «Благородные союзники» пытались наложить лапу на советский север. По вновь выстроенной дороге к сердцу революции — Питеру — продвигались британские королевские войска. И когда Красная армия отбросила их назад к морю, они рвали мосты дороги и уводили советские суда. Так был уведен в Англию «Святогор», и в молодом городе Мурманске выросли могилы жертв интервенции.

И вот теперь Мурманск—город консервных заводов, центр рыбной промышленности севера, незамерзающий заполярный порт. Дорога, выстроенная для целей войны, связывает побережье Баренцова моря с советской страной. И по сторонам ее растут новые заполярные промышленные центры: Хибиногорск, Кандалакша.

А «Святогор», водивший военные транспорты, вернувшийся после интервенции в Советскую Россию, теперь — «Красин», флагман караванов, штурмующих полярные моря.

Мурманск — окно в Европу, одновременно последний форпост советской индустриальной культуры на севере. Если на запад вдоль скандинавских берегов идет большая торговая дорога в порты мира, то на восток, к новоземельским проливам и дальше, идут неосвоенные еще пути. Пути смелых аргонавтов. Пути Баренца и Норденшельда, Нансена и Амундсена.

По этим путям уходят из Мурманска корабли советских полярников. По этому пути шел в прошлом году «Сибирякое» и теперь идет «Красин» с первым Ленским караваном.

Время двухнедельной стоянки в порту проходит незаметно. Каждый день отмечен каким-нибудь новым событием. Вчера нас посетила делегация астраханских рыбаков, гостившая у мурманцев. Сегодня молодежный театр проводит вечер смычки с красинцами. Завтра должен притти «Челюскин». Этот новый и ничем еще не замечательный пароход вызывает у всех огромный интерес. Это потому, что ему предстоит повторить рейс «Сибирякова», потому, что экспедицию возглавляют уже известные всему миру Шмидт и Воронин.

В Ленинграде в угольной гавани «Красин» стоял рядом с ним. «Челюскин» ушел раньше, но ему пришлось сделать заход в Копенгаген. Да и скорость хода позволила ледоколу совершить переход вокруг Скандинавии гораздо быстрей.

Белой ночью «Челюскин» показался за поворотом Кольской бухты. Красинцы выставили у себя на палубе плакат с приветствием. Вахтенный начальник потянул за рычаг гудка. Но вместо приветственного салюта послышался какой-то хрип. Стальную глотку гудка «заедало».

Конфуз с гудком развеселил всех. Был обретен новый предлог насмешек над Михаилом Ивановичем, его механи-

ческое хозяйство в столь ответственный момент явно подкачало.

Корабли стояли у двух соседних причалов, под прямым углом. В промежутки между их корпусами на складской площадке примостился самолет — миниатюрная голубая птичка-амфибия с убирающимся шасси. Бабушкин привез ее из Москвы, чтоб испытать этот новый тип самолета в полярном походе «Челюскина».

Вокруг самолета с важным видом похаживает часовой, приставленный для охраны. Аккуратно стирает пыль с плоскостей Валавин — молодой бортмеханик. А его уже атакуют мурманские ребятишки. Они спрашивают, что такое амфибия, ходит ли она по земле и правда ли, что Бабушкин наипервейший в мире летчик.

В эти дни немного утих интерес мурманцев к «Красину». Новый гость порта — «Челюскин» — и самолет невиданной конструкции отвлекли внимание мурманцев.

А у нас заканчивалась погрузка. Капитан Яков Петрович, прежде приходивший с берега в скверном настроении, постепенно веселел. Молодой, энергичный Миша Зыбин — красинский парторг — целые дни проводил в городе. Он ходил по организациям, жаловался на снабженцев, «согласовывал», «нажимал». Благодаря его стараниям недоразумения со снабжением были улажены, ледокол получил все необходимые зимовочные запасы.

Из Архангельска сообщали: «Сталин», «Володарский» и «Правда» готовы к выходу. Речные суда нашей экспедиции «Пятилетка» и «Партизан Щетинкин» спускались к устьям Оби и Енисея. Изредка приходили телеграммы Лаврова — то из Игарки, то из Усть-Порта, то из Обдорска. Лавров торопил с выходом.

Из Арктики, из полярного бассейна, шли тревожные вести. Ледокол «Ленин», проводивший первую группу карских судов, встретил тяжелые льды. «Сибиряков», достигший Диксона и пытавшийся пробиться дальше на северо-восток, вернулся обратно. Северные ветры гнали лед к новоземельским проливам, закрывали путь Ленскому каравану. Капитаны Легздин и Сорокин — начальник морской проводки — подумывали об обходе Новой Земли с севера, вокруг мыса Желания.

Секретарь ячейки ВКП (б) «Красина» Зыбин, корресп. Морозов, начальник Ленской экспедиции Лавров, корресп Зингер.

IV

ПОХОД НАЧАЛСЯ

Наконец выход. Уже ледокол на рейде. Грузный корпус его как бы вдавлен в зеленую гладь Кольского залива. Высокие трубы выбрасывают черный дым. Вот отваливает от борта катер таможенных властей и пограничной охраны. Корабль разворачивается, идет. Из гавани вдогонку нам несутся прощальные гудки. Уже выступ берега скрыл от глаз дома Мурманска. И здесь произошла знаменательная встреча. На всех парах в Кольский залив входили миноносцы, первыми прошедшие новый канал из Балтийского в Белое море. Здесь, в тихой бухте Мурманска, скрестились два пути. Один — прорубленный большевиками через вековые граниты Карелии, другой — пробиваемый советскими ледоколами сквозь многолетние льды Полярного моря.

Поход начался. Свежий ветер гнал встречную волну, и

белые гребешки разбивались о форштевень. И суровые камни острова Кильдин стояли по правому борту, как стены крепости.

Пустынно море между Мурманском и Новой Землей. Уже второй день мы не встречаем никого. Первая группа Карской экспедиции уже в Енисее, наш Ленский караван только проходит горло Белого моря. Рыболовные тральщики не заходят так далеко. Зеленое море и серое небо окружают корабль.

Тонкие струны, протянутые между мачтами, связывают ледокол с миром и Большой землей. В кормовой рубке старший радист Иван Васильевич стучит ключом. Под рукой его вспыхивают синие искры, и струны между мачтами посылают в пространство позывные сигналы. «Красин» разговаривает с Маточкиным Шаром, с Диксоном, с Архангельском. А ночью наши сигналы ловит московский коротковолновик Круглов. Мы узнаем новости, посылаем привет родным. Капитан, склонившись над картой, просматривает полученные радиограммы, прикидывает, куда выгоднее итти. На второй день мы узнаем, что обход мыса Желания не состоится. Ледокол ложится курсом на пролив Маточкин Шар.

«...Неизъяснимая грусть овладевает душой всякого человека при взгляде на эти обнаженные области. Мне казалось, что настало утро сотворения мира и юная земля, только что отделившаяся от вод, не успела еще одеться в свои пестрые ткани и ожидала еще прибытия жизни...»

Так писал академик Бэр, глава первой научной экспедиции на Новую Землю. Это было почти сто лет тому назад. Если откинуть несколько необычную для нас форму изложения, то с характеристикой маститого ученого, данной им Новой Земле, можно согласиться.

Черные горы, не одетые никакой растительностью, берега, бледные зеленью хилого полярного мха, беспорядочные пятна снега рождали представление о первозданном хаосе. Низкие облака серыми лохмотьями оседали на горы, до половины скрывая их. Мысль о присутствии человека на этой земле казалась дикой.

Такими предстали перед нами берега Маточкина Шара, когда ледокол отдал якоря у западного входа в пролив в ожидании каравана, опоздавшего выходом из Архангельска.

— Экое скучное место! Ни тебе деревца, ни кустика,—

говорит мой приятель — молодой кочегар второго класса, впервые попавший в плавание. — Сыро, холодно. И как это здесь люди живут? — недоумевает он. — В августе такая погодка, а зимой-то что же?..

— Что, корешок, заскучал?— перебивает его наш экспедиционный художник Володя Тягунов.— Ты погоди, вот туман рассеется, тогда увидишь, какая красота здесь. Лучше, чем в Крыму.

— Ну, заливай...— кочегар недоверчиво качает головой.

Но Володя настаивает на своем. Он энтузиаст севера. В прошлом году по командировке Союза художников он был на Игарке и оттуда прошел вместе с Карским караваном в Архангельск. Север очаровал его. Первые зарисовки не удовлетворяли. И через год Володя упросил Лаврова взять его с собой в Ленскую экспедицию.

— И люди здесь живут, и неплохо живут,— продолжал Володя агитировать кочегара.

Мы напряженно всматривались в берег, чтобы найти подтверждение его словам.

Постепенно, когда стал рассеиваться туман, уходило очарование дикой и неприветливой земли. На отлогом берегу, у самой воды, можно было различить уже невооруженным глазом постройки: два дома, сарай.

Здесь есть люди. Это вне сомнения. Один из них уже ехал к ледоколу на лодчонке-скорлупе. Черная точка отошла от берега еще с полчаса назад, но гребец был только на полдороге. Тогда стало понятно: абсолютная чистота новоземельского воздуха позволяет видеть предметы за несколько километров.

Цепкими, быстрыми движениями по трапу поднялся человек со скуластым желтым лицом, в шапке, съехавшей на затылок. Он выглядел как экзотический туземец, впервые попавший на корабль европейцев.

Но и здесь была ошибка: туземец изъяснялся на чистейшем русском языке. Его звали Андрей Вылка. Он был промышленник из становища Поморского.

— Однако это «Красин»,—сказал он, осмотревшись.— А я с берега думал — это «Ленин». Вчера здесь «Белуха» прошла. — И он двинулся с юта внутрь корабля.

Деловито, по-хозяйски он осмотрел каюты, заглянул в машинное отделение. За предложенную кем-то пачку папирос спокойно поблагодарил, от угощения вежливо отка-

зался. Он получал полярный паек по нормам Наркомснаба; сгущенное молоко и галеты были его повседневной пищей.

Мы разговорились с Вылкой о последних новостях Большой земли. Он спрашивал, что нового в Москве, как поживает Мурманск. Мы расспрашивали о жизни самоедов-островитян.

— Однако теперь островов не узнать. В каждом становище радио есть. Каждый год я бываю на Большой земле, и сей год в сентябре поеду.

Он перебирает в памяти события последних лет. В простом рассказе его встает перед нами история островов.

Десятки людей, насильно заброшенные сюда царскими колонизаторами, мерли с голоду, болели цынгой, замерзали. Тогда признаком проникновения цивилизации служил крест часовни, а символом государственной власти была нагайка исправника.

Тогда... То, что было здесь до 1922 года, уже полузабыто. История Новой Земли начинается с момента, когда была установлена первая полярная обсерватория, когда был избран островной совет. С тех пор жизнь пошла вперед гигантскими шагами.

На голых, необжитых берегах островов один за другим стали строиться становища, радиостанции. Два года назад советские люди установили радио на самой северной оконечности островов — мысе Желания. Уже в этом году советский ледокол прошел сквозь сплошные ледяные поля зимнего моря, везя продовольствие зимовщикам. Это было каких-нибудь четыре месяца назад. Но и за это короткое время успело измениться лицо островов. В становище Лагерном выстроена больница — первая больница на Новой Земле. Жителям центральных районов Союза трудно представить себе огромное значение этого слова для зимовщиков-островитян.

Но это бледнеет в сравнении с проектами будущего. Уже намечены площадки будущих аэродромов. Через два-три года на них опустятся первые корабли трансарктической воздушной линии.

Определение академика Бэра устарело. Земля эта не ожидает больше «прибытия жизни». Кипучая, полнокровная советская жизнь прибыла и навсегда утвердилась на этих островах крайнего севера.

Новая Земля — каменный барьер, как бы продолжающий

Пролив Маточкин Шар. Вид Новой Земли

Уральский хребет,— задерживает тепло Гольфштрома в Баренцовом море, мешая проникновению его на восток. Острова Новой Земли изучены и освоены советскими полярниками. Пролив Маточкин Шар, делящий Новую Землю на два острова — Северный и Южный, точно промерен. Когда Югорский Шар и Карские ворота забиты льдом, суда, следующие в Арктику, проходят этим проливом. Гигант «Красин» идет Маточкиным Шаром без риска сесть на мель.

Полоса воды стиснута двумя рядами гор. С высоты полукилометра срываются вниз, к воде, бурые откосы. Никакой растительности. Земля. Камень. Воздух — прозрачный, как родниковая вода. Суровая красота севера. Благородное однообразие тонов. Строгость линий.

Здесь, у подножья этих гор, через несколько лет возникнут санатории. Летательные аппараты доставят сюда с материка тяжелобольных людей. Легкие, изъеденные пылью больших городов, будут отдыхать здесь в абсолютно чистом воздухе.

Последние изгибы пролива. Горы отступают. Ледокол выходит на широкую водную площадь. Вода, не тронутая даже малейшей рябью, блестит, как полированное дерево.

В окружении величественных гор корабль выглядит, как игрушка на гладком столе.

Это — губа Белушья. Отсюда до выхода в Карское море каких-нибудь два десятка километров. У мыска, резко вдающегося в бухту, ледокол отдает якоря. Суда каравана, вышедшие из Архангельска, в это время входят в пролив с запада. К утру они будут здесь.

На мысе Чиракине две могилы. В первой — один из пионеров, пришедших сюда с Большой земли в начале прошлого века, — помор Чиракин. Во второй — три советских летчика: Порцель, Дальфонс, Ручев. В сентябре прошлого года они шли на самолете к мысу Желания. Полет оборвался на полпути. Сила встречного ветра превысила скорость самолета. Аппарат был опрокинут. Пионеры воздушных путей Арктики, они погибли в неравном бою со стихией.

В хаосе бурых скал белеет обелиск. На нем медная дощечка с именами летчиков и слова:

«Безумству храбрых поем мы песни...»

V

КАРСКИЕ ЛЬДЫ

Встреча ленских судов и «Красина» состоялась утром 13 августа у восточного входа в пролив Маточкин Шар. Корабли стояли под ярким зимним солнцем, отделенные друг от друга сотнями метров чистой воды. Приветственные гудки рвали холодный воздух. Сверкающей белой полосой уходила на горизонте кромка льдов.

«Красин» развернулся и пошел к норду параллельно берегу Новой Земли. В кильватер ему следовали лесовозы «Сталин», «Володарский», «Правда».

Первые льды встретились после полудня. Редкие белые плоскости беззвучно ломались от прикосновения к бортам ледокола. В настоящие полярные льды караван вступил лишь к вечеру. Первой это почувствовала машина. Кочегарка уже четвертые сутки работала с прохладцей, ледокол не спешил. Шесть узлов позволяли каравану не отставать от флагмана.

Так было и сейчас. Кочегары потягивались, курили. Неожиданно в отсеке, ведущем из машинного отделения в ко-

Льды Карского моря.

чегарку, появился вахтенный механик Визбах. Вслед за ним бурей ворвался старший механик Михаил Иванович.

— Шуруйте, подкалывайте, ребятушки! Гоните к двенадцати атмосферам. В лед входим!

Черные фигуры у котлов задвигались быстрее. В раскрытые топки с треском полетел уголь. Машины переключились на полный ход.

Вот форштевень корабля влез на льдину, своей тяжестью разломил ее пополам, как сухарь. Вот осколки льда запрыгали по бортам. Удары их доходили до кочегарки, заглушенные толстым слоем воды, — мы были несколькими футами ниже ватерлинии.

К утру караван стал. Кругом, насколько хватал глаз, тянулись ледяные поля, местами расцвеченные темными полыньями, вздыбленные нагромождением торосов. Туман, белый, как молоко, и густой, как вата, висел над морем. Судов каравана не было видно с палубы ледокола.

Были настоящие карские льды.

«Погреб, набитый льдом» — эта характеристика Карского моря была широко распространена среди мореплавателей прошлых веков. Не успевали суда их пройти новоземельские

проливы, как лед, сильный и безжалостный, гнал их обратно. Он сжимал корпуса, ломал шпангоуты, уродовал форштевни.

В наши дни пройти Карское море считается обычным делом. Десятки советских и иностранных судов проходят здесь каждое лето к устьям Оби и Енисея. Бывают периоды, когда транспорты могут итти без ледокола, без авиоразведки. В последние три-четыре года карские операции стали нормальными коммерческими рейсами.

Силу карских льдов, возродившуюся вновь после многих лет затишья, познали советские суда летом 1933 года. Нордовые ветры гнали лед с севера на юг, он забивал вход в Югорский Шар и Карские ворота. С большим трудом «Ленин» проводил первую группу Карской. Правда, примерно с полпути с меридиана острова Белого дорога была свободная. Но пройти даже полпути — около ста миль—в сплоченном льду — дело нелегкое.

Расчеты наших капитанов — найти чистую воду севернее Маточкина Шара — не оправдались. На второй день пути караван очутился в тяжелом десятибалльном льду.

«Красин» форсирует лед, метр за метром отвоевывая дорогу судам. Канал, зигзагами пролезающий в поле, вновь заносится битым льдом. Капитаны транспортов боятся повредить корпуса — они сбавляют ход. И здесь туман вновь накрывает корабли. Хриплыми басовыми гудками созывает вожак-ледокол свой караван. Ответные сигналы, заглушенные толстым слоем тумана, доходят, как подземное эхо.

— Слушайте радио,— гудит ледокол. И струны, протянутые между высоких мачт его, посылают в пространство невидимые волны. Волны несут приказы судам.

Зажатый тяжелыми льдами, окутанный туманом, двое суток простоял на месте караван. Только 16 августа мы увидели солнце. В нестерпимо слепящем блеске уходили на восток поля. Там, где они сливались с горизонтом, синела полоса чистого «водяного» неба. Туда направился ледокол, форсируя последние мили. Суда не поспевали за ним. Он выводил их поодиночке. Возвращаясь к каждому транспорту, ледокол давал задний ход, кружил около него, окалывал судно.

От нажима форштевня белые поля вычерчиваются зигзагами трещин. Придавленный тяжестью металла, лед уходит под воду, чтобы потом, перевернувшись, всплыть

Пароход «Володарский» среди льдов Карского моря.

скользким зеленым брюхом вверх. И тогда льды выглядели, как толстое бутылочное стекло.

Кромка. Как две капли воды похожий на «Красина» стоит на якоре «Ленин» — флагман Карских караванов. Он перегружает уголь с транспорта. Капитан «Ленина» сообщает нам, что дальше до Диксона всюду чистая вода. Ледокол отпускает суда,— дойдут одни.

А мы опять во льды. Получено радио: пароход «Челюскин», следующий по Великому северному пути во Владивосток, выйдя из Маточкина Шара, получил пробоину, просит помощи. «Красин» поворачивает обратно от кромки на северо-запад.

На рассвете мы расстались с нашим караваном, а к вечеру по курсу уже открылся «Челюскин».

Это был блестящий переход. Сквозь десятибалльный сплоченный лед «Красин» шел со скоростью шесть узлов. Льдины, расколотые форштевнем, стремительно отлетали в стороны, громоздились друг на друга. Тяжесть металла и сила машины вступали в единоборство с холодом, сковавшим это море. Металл и энергия побеждали.

По звуку ломаемых льдов, по ходу судна мы, сидя в

кают-компании, узнаем, кто сейчас на вахте. Если ход корабля прям и корпус его сотрясают удары, значит на вахте старший помощник Михаил Никандрович. Он не выбирает дороги. Расколоть двухметровую льдину ему нипочем. За многолетнюю свою ледовую практику он привык к Карскому морю, к его законам.

Дублер старпома Арнольд Артурович Пешковский — южанин, впервые в полярном плавании. С мостика он осторожно высматривает дорогу, стараясь, чтобы корабль обходил крупные поля, шел разводьями. Ледокол «рыскает» — след его отмечается извилистым каналом.

Встреча с «Челюскиным» произошла в тяжелом льду за тысячу километров от берега, от человеческого жилья. Но она была такой же теплой и радостной, как несколько дней назад в Мурманске. Загудели приветственные гудки, с бортов парохода нам закричали, замахали шапками. Мы подошли ближе, с «Челюскина» подали конец.

И сразу же изменилась обстановка. В Карском море стало теплее. Бескрайное пространство льда отступило. Борт другого корабля, трап, перекинутый на его палубу, создали иллюзию причала, порта, иллюзию Большой земли.

Трое суток стояли корабли, окруженные льдом, освещенные солнцем. Нужно было взять семьсот тонн угля с «Челюскина», облегчит пароход, дать возможность ему поднять носовую часть, обнажить место, в котором пробоина.

Команда «Красина», разделенная на вахты и бригады, встала у бункеров. Заворчала лебедка. По стальным тросам одна за другой пошли бадьи, наполненные углем. Вахты соревновались на быстрейший подъем бадьи, на быструю штывку угля в бункерах. В железном коридоре между кубриками висела таблица,—на ней каждые четыре часа отмечались новые цифры.

Раньше, несколько лет назад, мы назвали бы геройством, подвигом то, что совершалось в середине августа в Карском море на широте 75°. Но теперь это было обычной деловой работой, десятки более трудных дел предстояли впереди. Помогая бедствующему «Челюскину», красинцы проверяли свои силы, держали испытание.

И выдержали его блестяще. Перегрузка была закончена до срока. Нормы были перевыполнены в полтора раза. Осталось лишь вывести «Челюскина» из льдов на чистую воду.

Накануне отплытия красинцы принимали у себя на борту команду и пассажиров «Челюскина». Это был необычайно торжественный вечер. Собрание открыл наш красинский парторг Миша Зыбин. Его сменил за столом президиума О. Ю. Шмидт. Кочегар первого класса и профессор с европейским именем говорили на одну тему, одним и тем же, одинаково понятным всем присутствующим языком. Они говорили о больших арктических походах, о создании угольных баз на северном побережьи Азии, о завоевании Северного морского пути.

В художественном отделении вечера играл самодеятельный струнный оркестр, плясал переодетый в женское платье первый весельчак на «Красине» кочегар Вася Михайлов, читал стихи поэт Сельвинский.

В уютной кают-компании «Красина» было тесно и душно. Невольно вспоминались прощальные вечера на Большой земле—в Ленинграде и Мурманске. Это было не случайно. В холодном море, во льду мы чувствовали присутствие ее — Большой советской земли. Наша маленькая колония жила интересами огромной страны. Расходились глубокой ночью. На краю неба, в стороне, где были устье Лены и остров Врангеля, загорались первые розовые полосы. За сотнями миль ледяных полей, за тысячеверстьем тайги и тундре была Москва. Такая далекая и такая близкая Москва!

VI

ДИКСОН ЖИВЕТ

Мы расстались с «Челюскиным» утром 21 августа у кромки. Серые облака низко накрывали море. Вдали, у черты горизонта, белели барашки волн. Это предвещало чистую воду до самого Диксона. Тяжелый, грузный корабль, во льдах следовавший в кильватер «Красину», на чистой воде изменил курс. Вот с правого борта «Челюскина» нам замахали руками, вот он повернулся к нам кормой, стал отдаляться, превратился в точку и наконец слился с туманным горизонтом.

— Близко материк,— говорит капитан и показывает за борт.

Ледокол «Красин» в Карском море 13 августа на пути на остров Диксон.

Волны имеют уже глинистый, желтоватый оттенок. Это уже теплые воды великих сибирских рек Оби и Енисея.

— Завтра будем на Диксоне,— говорил капитан и, заметив пятно на палубе, значительно смотрит на боцмана.

Боцман Филипп Петрович Салин плавает с Легздиным не первый год. Он научился понимать желания капитана по тону фразы, по взгляду. Он, строгий и взыскательный хозяин палубы, догадывается: «завтра на ледокол прибудет начальник экспедиции и вдруг обнаружит непорядки — никуда не годится». И Филипп Петрович сердито кричит на старшего матроса. И на палубу несут уже ведра с водой и швабры, и вахтенный рассыпает мокрые опилки. Уборщица Оля моет пол в кают-компании, драит медные дверные ручки.

Завтра будем на Диксоне. Это значит, что с завтрашнего дня «Красин» перестанет быть отдельным кораблем. Он соединится с морскими и речными судами — станет флагманом Ленского похода. Завтра встретим Лаврова,— это значит, что на «Красине» будет штаб командования целой флотилии. И ко всему этому надо приготовиться. Начальник экспедиции уже несколько дней на Диксоне. Он прилетел на самолете с Игарки, он ждет «Красина», торопит его частыми радиограммами.

Берега открылись внезапно. Они изгибались по курсу ледокола, как бы преграждая ему путь дальше на восток. Берега были желтого цвета, пустынные, голые. Ни деревца, ни живого строения. Мы подходили к Диксону.

Я вспомнил последнюю встречу с Лавровым в Москве. Он сказал тогда: «Встретимся на Диксоне». Тогда, в жаркий июльский день, я не мог реально представить себя этот остров. Он был для меня лишь условным географическим названием, точкой на карте. А теперь я видел его воочию.

Переплеты мачт выросли за поворотом берега. Открылась гавань Диксона. В начале ее рядом стояли наши суда: «Сталин», «Володарский» и «Правда». Дальше виднелись корабли — братья «Русанов» и «Сибиряков».

«Красин» не вошел в бухту. Этого не позволяла ему глубокая осадка. Он отдал якоря на открытом рейде. Вдали показался изящный речной теплоход. Равномерно пофыркивая дизелями, он шел прямо на ледокол.

— Это «Красноярский рабочий»,— безошибочно определил мой собеседник, метеоролог, уже не раз бывавший на

севере. — А вот и Борис Васильевич, глядите-ка, на мостике.

И действительно, на мостике теплохода рядом с капитаном стоял Лавров. Серый московский костюм был заменен кожаной курткой. Болотные сапоги закрывали ноги выше колен. На голове была ушастая шапка. Но общий вид его не изменился. Выражение спокойствия и уверенности в себе попрежнему лежало на всей фигуре Лаврова. Монгольское бесстрастное лицо его было обращено к нам, в плотно сжатых губах дымила трубка.

Когда расстояние между судами уменьшилось до нескольких метров, Лавров приветственно поднял руку. Легздин и Сорокин, оба свежевыбритые, одетые в новую форму, по-военному взяли под козырек. Вахтенный матрос с грохотом опустил парадный трап.

Легко взбежав на палубу ледокола, Лавров поздоровался с командой, пожал руки Легздину и Сорокину, прошел с ними в штурманскую рубку.

Пока начальник экспедиции совещался с капитанами, мы, стоящие у релингов, старательно рассматривали соседний речной теплоход. Он был доотказа переполнен. В тулупах, в валенках, в сибирских шапках, съезжающих на уши, толпились на палубе люди. Лаяли собаки; лохматые и ощетинившиеся, они сбились в кучу на корме.

Лавров с группой участников экспедиции поехал на берег на «Красноярском рабочем».

Голые камни ступеньками поднимались из воды. В расселинах между ними виднелась худосочная северная травка. Три дома, в одном из них — рация. Мачта, возвышающаяся на десятки метров, видна даже с моря.

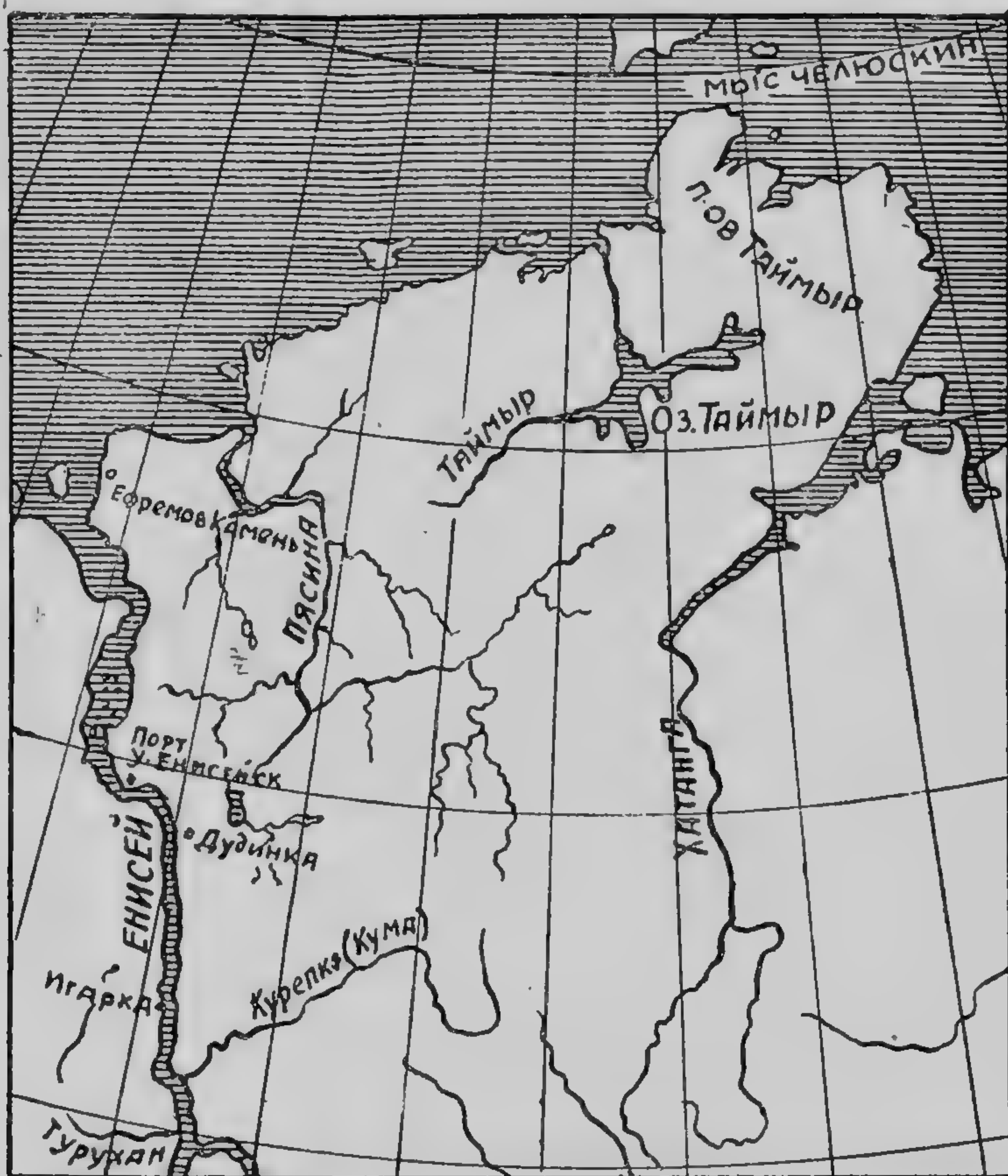
В жарко натопленной комнате ужинают зимовщики. Направо дверь во врачебный кабинет. Доктор Соколов встречает меня радостно: я привез ему письмо и посылку из Москвы, от жены.

— Скучаете по Москве?

Соколов смеется:

— Какое там! Скучать некогда, работы хватает. Здесь я ставлю наблюдение над цынгой, эта проблема давно меня интересует. Год, проведенный здесь, обогатит мои знания, даст новое медицине.

Доктор говорит просто, как говорил бы он у себя в кабинете, в приемной больницы в Москве. Каменный остров не



Бассейн реки Пясины.

страшит его. На зимовку он смотрит как на интересный эксперимент, как на этап своей научной работы. Рация Диксона свяжет его с Москвой, а на будущий год, когда вскроется Енисей, пароход отвезет его в Красноярск, он вернется домой полный новых впечатлений, нового научного опыта.

Начальник рации, бывший краснофлотец Крупин, принадлежит к другой категории. Он старожил Диксона. Впервые он пришел сюда с Большой земли, когда кончилась граж-

данская война. Был 1920 год. Редкие смелые мореплаватели посещали остров. Зимовщики — их было всего восемь — носили длинные волосы, дичали, мечтая о стране, отделенной от них ледяной пустыней. Тогда Крупин провел здесь два года. Потом, через несколько лет, вернулся опять. Был 1925 год. По-двое, по-трое проходили корабли из Европы к устьям Оби и Енисея.

Наконец теперь, когда счет карским судам пошел десятками, когда обычными стали рейсы на Землю Северную и к мысу Челюскину, Крупин опять вернулся на свой остров. Сейчас он руководит самой мощной радиостанцией в полярном бассейне. Послушные его воле аппараты посылают в мир вести о большом и трудном деле, которое делают его товарищи здесь, на далеком севере. На его глазах вырос Диксон. Два новых дома и склад, выстроенные в последние годы, авиационная база — это хозяйство, взращенное многолетними трудами таких, как он.

Товарищ Баинский — член исполкома Таймырского национального округа. Он сидит за столом в комнате начальника рации, разбирая бумаги. Мы знакомимся. Он показывает мне свои дела.

Лист полукартона со штампом владимирского купеческого старосты удостоверяет, что такой-то действительно принадлежит к купеческому сословию. Владелец документа, купеческий сын, ныне зимовщик на полуострове Ямал, привлекается к уголовной ответственности. Товарищ Баинский представляет здесь верховную власть. Он расследует это дело, собирает документы. На них штемпеля Российской империи, бледные и выцветшие. Желтая, истлевшая бумага, кажется, хранит в себе все пороки старого строя, пороки, занесенные сюда последышами мертвого класса.

Баинский отодвигает от себя стопу этих документов. Бумага, серая, почти оберточная, исписанная неровным нервным почерком, теперь занимает его. Это планы работ Пясинской экспедиции. Он рассказывает мне:

— Пясина — река, богатая рыбой, водная дорога, ведущая в глубь южного Таймыра, к его пушным и ископаемым богатствам. Освоить ее с притоками Дудыптой и Авамом — значит приблизить к индустриальным очагам севера огромные пространства тундры, значит приблизить к советской культуре тысячи самоедов-охотников.

Груз в Хатамго-Авамскую тундру: муку, продукты,

снаряжение для охотников, груз этот, — повторяет Баинский, — везли в Дудинку на самолетах, а оттуда доставляли оленями. Возить на оленях — это, ясно, пустяковое, нестоящее дело. Разве при таком транспорте можно по-настоящему, как следует развивать край? Водные перевозки даже в короткую навигацию севера в десятки раз превысят то, что мы перевозим сейчас оленями. Сделать Пясину судоходной, освоить ее — вот наша задача.

Не раз пытались суда проникнуть в Пясину. Но неизученный фарватер реки, подводные камни Пясинского залива делали эти попытки неосуществимыми. В 1930 году в заливе погибла шхуна Комсеверпути «Зверобой».

Лишь в прошлом году из Дудинки перебросили на реку Дудыпту несколько моторов, выстроили катера. Это первый флот Пясинского бассейна.

— Наша экспедиция планировалась так, — говорит товарищ Баинский.—«Красноярский рабочий» должен был подняться вверх по Пясине и дальше по ее притоку Дудыпте до самого Таганарского Волока. Но реки вскрылись поздно. Тяжелый лед закрывал нам путь в Пясинский залив. Теперь мы пойдем только до устья Дудыпты. Там будет высажена партия зимовщиков и оставлен для постоянной работы пароход «Лесник». Вместе с моторными катерами он повезет груз вверх по Дудыпте.

— Но как вы попадете в Пясину?

— Без особенного труда. Пароход «Фарватер», работающий сейчас в заливе, уже изучил вход в устье реки. В глубь южного Таймыра мы пойдем по верному пути.

Баинский водит пальцем по карте. Страна, по территории равная половине Европы, обозначена здесь маловразумительным желтым пятном.

— Из глубины Таймырской тундры наши пароходы повезут к морю шкурки песцов и оленей, омуля и нельму — рыбу, которую хоть руками лови в Пясине. Мы выстроим на берегах ее консервные заводы. Народ, знающий кочевую жизнь охотника, будет втянут в социалистическое хозяйство.

Баинский возбужденно размахивает руками. Одетый в грубый тулуп и ушастую шапку, скромный, неприметный человек преображается. Он становится оратором. Слова его звучат, как пророчество. Карта, прорезанная двумя-тремя извилинами рек, перестает быть картой. На ней вырастают

пушные комбинаты, фактории, рыбные промысла, консервные фабрики.

— Смотрите! — он возбужденно хватает меня за рукав и поворачивает к окну.— Из трубы «Красноярского рабочего» клубами валит дым. Готовится в отплытию и его спутник — маленький пароход «Лесник».— Баинский радостно смеется.

В смехе его, в порывистых движениях ловко скроенного тела встает предо мной человек нового севера. В словах его, уверенных и веских, встает будущее этой страны, такое близкое и реальное, как завтрашний день.

— Пора, отходим,— в дверь просунулась голова Леханского — капитана «Красноярского рабочего».

Баинский сгреб бумаги в портфель и поспешил к выходу.

Через четверть часа «Красноярский рабочий» выходил из гавани Диксона, держа курс на Пясинский залив. Длинным караваном вытянулись вслед ему деревянные енисейские баржонки с первым грузом для Южнотаймырской тундры.

Белой полярной ночью возвращались мы с острова на ледокол. Бухта кишела судами. У самого берега стояли енисейские буксирки с лихтерами, привезшими уголь для судов полярного плавания. Дальше, на рейде, наш Ленский караван — «Сибиряков» и «Русанов». Шхуна «Белуха» и рядом спутники ее по Западнотаймырской экспедиции — боты «Сталинец» и «Гыдоямо».

— Молодец Модзалевский, все-таки в срок привел «Пятилетку». Теперь все в сборе,— сказал Лавров.

Речной теплоход, как две капли воды похожий на «Красноярского рабочего», шел навстречу нам полным ходом, ведя на буксире лихтер. Над теплоходом развевался голубой вымпел Северного морского пути.

Мотор вышел из бухты. «Красин» стал различим уже невооруженным глазом. Позади нас на фоне непотухающей зари черными силуэтом вырисовывались корабли. Густой дым валил из труб; в невесомом полярном воздухе он был тяжел — казалось, количество его измеряется тоннами.

Диксон живет. Это уже больше не точка на карте, не остров, затерянный в Ледовитом море, знакомый редким отважным мореплавателям. Нет, это узловой пункт водных путей полярного бассейна, угольная база сегодня, заполярный порт — завтра.

VII

РЕВКОМ АРКТИКИ ЗАСЕДАЕТ

«Начальник экспедиции товарищ Б. В. Лавров прибыл на ледокол и принял командование», — так сообщал я в очередной радиограмме в редакцию газеты.

Лавров поселился в походной каюте под штурманской рубкой. И сразу ледокол атаковали капитаны, промышленники, летчики. С утра у борта «Красина» уже прыгал на волне мотор, и очередной посетитель, поднимаясь по шторм-трапу, спрашивал у вахтенного: «Здесь Борис Васильевич?» И вахтенный отвечал: «У себя в каюте».

Приоткрыв дверь, посетитель видел стол, заваленный бумагами, наклоненную фигуру Лаврова и трубку. Посетитель входил в каюту, садился на диван, докладывал. Лавров слушал внимательно, кивал головой, чертил карандашом синие бланки радиограмм. А когда поток посетителей прекращался, уже поздним вечером Борис Васильевич выходил из каюты, большими шагами мерил носовую часть корабля. У ног его терлась красивая ездовая лайка. Он рассеянно трепал пса по загривку, смотрел на море, молчал.

В бухте Диксон стояли корабли. Их нужно было вести на северо-восток, по новому, нехоженному пути. Корабли подчинялись ему — Лаврову. Жизнь сотен людей, идущих штурмовать север, зависела от его распоряжений. Предстояло осуществить мысль о морском пути в Якутию, о коммерческих рейсах в устье Лены. Над этой мыслью бились в свое время Сидоров и Сибиряков — знаменосцы молодой сибирской буржуазии. В осуществлении ее они видели ключ к созданию в Сибири собственной промышленности, ключ к освобождению из-под власти петербургских и московских промышленных тузов. В осуществлении этой идеи они видели путь к собственному обогащению.

Он, Лавров, большевик-хозяйственник, был послан на север партией. Он строил заполярный порт Игарку, организовывал судоходство по Карскому морю. Пять лет жизни были отданы северу. Когда на берегах Оби и Енисея задымили фабричные трубы, когда линия гидросамолетов соединила Игарку с железной дорогой, когда тунгусы и самоеды, недавние кочевники, стали первыми пролетариями севера, — нужно было продвигаться дальше на восток.

Проблема морского пути в Якутию с запада давно волновала Лаврова. Еще в 1930 году он послал в плавание вокруг Таймыра шхуну «Белуху». Тяжелый лед не пустил хрупкую шхуну дальше Пясинского залива — проект остался неосуществленным. И теперь, когда советское государство развернуло наступление на все участки Северного морского пути, поход на Лену был доверен ему — Лаврову.

Он помнил скептические возражения многих хозяйственников, когда проект первой Ленской утверждался правительством. Тогда ему удалось отстоять проект. Теперь нужно было на деле доказать правильность своей точки зрения.

А многое было уже упущено. Суда безобразно задержались в портах погрузки. Он не мог лично руководить отправлением, — правительство послало его, незаменимого организатора, на подготовку Карской. Теперь, когда суда собрались на Диксоне с двухнедельным опозданием, он видел: капитаны нервничают. Опоздания, неожиданно тяжелые ледовые условия беспокоят капитанов. Возвращение на Диксон «Сибирякова» и «Русанова», не сумевших пробиться к мысу Челюскину, озадачило всех. По кораблям пошли слухи, что путь вокруг Таймыра непроходим, что Ленский поход отменяется.

Нужно было действовать. Действовать, не медля ни минуты. Большевик-организатор, он знал, как бороться с намечавшимся прорывом. Когда из-за недостатка рабочих тормозилась погрузка иностранных судов в Игарке, на субботники первым выходил он — Лавров, председатель Комсеверпути. Когда медленно сплавлялся лес и это угрожало планам экспорта, он выходил на сплав, гнал плоты через енисейские пороги.

Так же решительно и смело нужно было действовать и сейчас. Лавров приказал держать суда в получасовой готовности, а капитанов пригласил на борт «Красина» на совещание.

Это было историческое заседание. За длинным столом кают-компании «Красина», по обеим сторонам Лаврова, сидели ученые и моряки, хозяйственники и летчики. Сидели люди разных возрастов и профессий.

Владимир Юльевич Визе — профессор с мировым именем, крупнейший полярный ученый. Двадцать лет назад, молодым человеком, уходит он в дерзкий поход Седова. Две зимовки: на Новой Земле, на Земле Франца-Иосифа. Оди-

нокое безумие полярной ночи, цынга. Смерть людей, изверившихся в спасении. Он видел трагическую гибель Седова, мечтателя-одиночки, брошенного «отечеством» на произвол судьбы. Он одним из первых полярных исследователей старой России стал работать с советской властью.

Годы и десятилетия работы в кабинетах и лабораториях. У себя на Фонтанке просиживал он ночи за картами, изучая результаты гидрометеорологических наблюдений. Так, по теоретическим предположениям он открыл остров. Через несколько лет в рейсе на «Седове» он увидел его воочию — камень, покрытый льдом, в полунощном океане.

Дальше — исторический рейс «Малыгина» на розыски пропавших итальянцев. Сквозное плавание «Сибирякова» от Архангельска до Беринга.

Глубокий опыт и эрудиция ученого, терпение пионера, идущего в неизвестное, — таков профессор Владимир Юльевич Визе.

Николай Урванцев — разведчик недр севера, искатель подземных богатств на вечной мерзлоте. Поход на оленях по Хатанской тундре. Первая зимовка на Северной Земле. Урванцев один из четырех смельчаков, проведших два года на островах, границ которых не знали географы. Теперь в составе Ленской экспедиции, на пароходе «Правда», он идет в бухту Нордвик искать уголь и нефть, создавать топливную базу Северному морскому пути.

Анатолий Дмитриевич Алексеев — ветеран полярной авиации. Пять лет назад вместе с Чухновским совершал он памятные полеты над северным Шпицбергеном. Потом четыре года обслуживания карских операций: Енисей, Обь, Игарка, Диксон. Это его воздушный корабль впервые долетел до мыса Челюскин. Это он с высоты бреющего полета первым увидел с воздуха берега Северной Земли. Теперь он командир воздушной разведки Ленского похода. Его самолет покажет кораблям путь в бухту Тикси.

Яков Петрович Легздин — труженик моря, прошедший все ступени работы в северных морях — от юнги до капитана краснознаменного ледокола.

И дальше, по обеим сторонам стола, капитаны: Сорокин— помощник Лаврова по морской части, Модзалевский — начальник речной флотилии, командир «Сибирякова» Хлебников, «Русанова» — Ерохин, «Володарского» — Смагин.

Кочегары, матросы, машинисты с «Красина», научные ра-

Летчик-наблюдатель Алексеев А.Д.

ботники экспедиции — все, кого только может вместить кают-компания, присутствуют на историческом заседании.

Готовится штурм льдов. На ледоколе заседает ревком Арктики, разрабатывая план наступления.

Председательствующий Лавров вынул изо рта трубку, откашлялся, заговорил:

— Товарищи, ледовые условия этого года необычайно тяжелы. Карские караваны уже встретили на своем пути непроходимый лед там, где в прошлом году транспорты шли без помощи ледокола. «Сибиряков» и «Русанов», пытавшиеся пробиться к мысу Челюскину, вынуждены были вернуться. Огромная программа работ по освоению севера может быть сорвана.

Мы не должны этого допустить, — продолжал Лавров.— Задания партии и правительства должны быть выполнены нами несмотря ни на что.

Я пригласил вас сюда, чтобы выработать план совместного продвижения к местам назначения. Как итти: путем «Седова» и «Челюскина» — искать чистую воду к северу, примерно на параллели острова Уединения, чтобы пройти в море Лаптевых проливом Шокальского, или к норд-осту, на пролив Вилькицкого? Какой путь избрать? Я вас слушаю, товарищи.

Первым заговорил Сорокин:

— Есть основания продполагать, что путь, избранный «Седовым» и «Челюскиным», верен. Нордовые ветры могут расчистить подходы к Северной Земле. Проход через пролив Шокальского будет нам открыт. С точки зрения навигационной плавание будет нормальным. Лучше сделать крюк в двести-триста миль, но итти по чистой воде, знать глубины. Путь же к норд-осту шхерами Минина, правда, короче. Здесь мы можем выиграть в расстоянии, но здесь малые глубины, здесь путь не разведан.

Сорокина поддержали Визе и Урванцев.

— Прошлогодний рейс «Сибирякова»,— сказал Владимир Юльевич, — показал, что в момент, когда пролив Вилькицкого и подступы к нему забиты льдом, пролив Шокальского свободен.

— Ветры в августе — сентябре гонят лед к югу. Так показала моя зимовка на Земле Северной,— подтвердил Урванцев.

Слово было за капитанами. Они выступали, как будто

сговорившись заранее против проекта Сорокина — Визе — Урванцева, за поход шхерами Минина: так будет короче, ближе, вернее. Льды не разведаны — не беда, на то есть самолет.

Каждый говорил медленно, с расстановкой, взвешивая и обдумывая каждую фразу. Слова ложились черными линиями на бумагу протокола, на карту. Они определяли курс, они определяли пути кораблей.

Алексеев не обещал ничего хорошего. Предыдущие разведки показали: к норд-осту от мыса Михайлова идут сплошные поля.

Надо было решать. Большинство склонялось к таймырскому варианту пути. Опять заговорил Лавров:

— Итти к норду рискованно. Рисковать целой флотилией, — кто дал нам на это право? Идя норд-остом, мы можем, встретив непроходимый лед, отступить к Диксону. У острова же Уединения мы можем оказаться в ловушке. Наконец речная часть. «Пятилетка» и «Партизан» должны быть проведены в Лену. Естественно, сопровождать морской караван к норду они не смогут. Более чем рискованно посылать их одних без помощи ледокола береговой полыньей. Лед, идущий с севера к материку, раздавит их, как щепки. Я утверждаю таймырский вариант пути, — резюмировал Лавров.

— Анатолий Дмитриевич, — обратился он к Алексееву, — попрошу вас слетать, разведать. Насколько хватит у вас горючего?

— До архипелага Норденшельда.

— Великолепно. Завтра, двадцать четвертого августа, с утра вы совершите разведку. К вечеру караван выходит в поход. Приготовить суда, закончить бункеровку.

Заседание продолжалось. Ревком Арктики выработал план продвижения первой в истории полярной флотилии. Командир воздушной разведки получил приказ.

Но этого мало. Нужно обеспечить тыл, позаботиться о снабжении. Судам нужен уголь на обратный пут, — запасы его должны быть на Диксоне.

С карандашами в руках капитаны высчитывали. Прикидывали в уме сотни и тысячи тонн, даты и сроки бункеровки. Выкраивали, не сходилось. Переверстывали снова. Была черновая счетная работа.

Лавров закрывал заседание.

— Напоминаю порядок следования судов: «Красин», за ним «Сталин», «Правда», «Русанов», «Володарский», «Сибиряков». Речная часть: «Пятилетка» с лихтером и «Партизан» останутся на Диксоне ждать первых результатов похода морской группы. По первому моему зову вы, товарищ Модзалевский, выходите в плавание вокруг Таймыра...

Люди поднимались из-за стола. Люди разных возрастов и профессий. Хозяйственники и ученые, водители морских и воздушных кораблей, пионеры севера. Разными, непохожими друг на друга путями пришли они сюда. И здесь, на 73-й широте, в преддверии ледяной пустыни, они были монолитным человеческим массивом, устремленным к единой цели. Воля партии свела их здесь. Воля советского государства организовала их в одну колону и двинула в поход.

...Вечер был на исходе. Сумерки сгущались. Приближался час выхода. На палубах кораблей толпились люди, они смотрели на берег, прощались. Сейчас, когда предстоял путь по неизведанной трассе, даже печальные камни Диксона были близки, как родной берег.

Бреющим полетом прошел над бухтой Алексеев. Радио самолета сообщало: впереди, на пути до Норденшельда, местами встречается мелкий, разреженный лед.

Зазвучали отходные гудки. На мачтах зажглись ходовые огни. Один за другим выходили из бухты корабли. «Красин» развернулся и стал во главе флотилии.

Лавров поднялся на мостик, вынул изо рта бессменную трубку:

— Счастливый путь... В час добрый...

Он улыбнулся своей редкой скупой улыбкой.

Ветер улегся. На горизонте разошлись тучи, — полоса жидкого золота стояла между небом и морем. Солнце ушло на несколько часов. Оно появится снова, в другой стороне неба, там, куда пролегает курс кораблей. Мы шли навстречу солнцу.

VIII

БУДНИ ЛЕДОКОЛА

Поднялся норд-ост. На палубу уже не выйдешь без полушубка. Солнце светит ярко, по-зимнему. Льдины попадаются пока единицами, никто еще не принимает их всерьез.

Но цветом они уже другие; под опушкой снега просвечивает лед, нестерпимо синий, твердый, как камень.

Миновали Пясинский залив, на траверсе открылся остров Скотт-Гансен. Он кажется приподнятой плоскостью, серый, в потеках стаявшего снега.

Серьезного льда нет. Мы забираем все выше и выше на северо-восток. «Сталин» идет в кильватер «Красину» совсем близко. На носу его можно прочесть надпись. У него пробоина еще с первых льдов в Карском море, — его нужно держать ближе к ледоколу на случай оказания помощи. За «Сталиным» в кильватерном строю растянулась вся флотилия. «Сибиряков» — последний, далеко на горизонте. Его можно узнать только по дыму из трубы.

Плавание протекает нормально. Немного скучновато. Море свободно. Автоматический лот Джемса отсчитывает на корме большие глубины. И корабль живет размеренной, деловой жизнью будней. Здесь маленькая республика. Пространства, ограниченные бортами: машинное отделение, кубрик, каюты, штурманская рубка — единый производственный организм.

На юте людно во все часы. Свободные от вахты члены команды собираются в кружок, перебирают в памяти прошлые рейсы, вспоминают знакомых с других кораблей.

— Собрались пишоны, тары-пары расфодят, а палупный груз опять не принайтофлен,— появляется боцман Филипп Петрович.

Бочки с рыбой, взятые на Диксоне, действительно «не принайтофлены». Начнется зыбь — будут кататься по палубе. Филипп Петрович — хозяин строгий, обстоятельный хозяин. Нет такого часа, когда его не встретишь на палубе. В брезентовом просмоленном макинтоше, заношенном до дыр, с испачканными руками, ходит он взад и вперед, наблюдая за порядком: чтобы крепко держались шлюпки, чтобы не мешался под ногами палубный груз, чтобы надраены были как следует медные поручни капитанского мостика.

— Это фам, шерти, не тральшик паршивый, не трамп какой-нибудь, а красноснаменный ледокол. Чистота, порядок— первый условий.

Редкое судно может похвастаться таким порядком, как «Красин». На каждой стоянке Филипп Петрович задает работу всей палубной команде: драить палубу, красить трубы. И команда любит боцмана. Не бывает такого случая,

чтобы по первому зову его не выходили на авральную работу все матросы.

И Филипп Петрович доволен своей командой, своей палубой, своим ледоколом. Одно только не по сердцу ему — коровы, взятые на борт еще в Мурманске для обеспечения экспедиции свежим мясом. Целый день растекается во все стороны палубы навозная жижа, развевает ветер объедки соломы. Житья не стало боцману от коров.

— Я и то ратуюсь,— смеется Филипп Петрович,— что упифают — они фраги мои. Как корофка на тот свет — мне на душе легче.

Привычной деловой жизнью живет кочегарка. Пока нет еще льдов, ледокол идет на шесть узлов (чтобы не отставал караван), работать можно с прохладцей. Пошуруешь маленько, закроешь топку. Покуришь. На палубу выйдешь кости поразмять. Но Гусарову — кочегару первого класса — всегда дела хватает. Пятнадцать лет стоит у топки Гусаров — парторг второй кочегарской вахты. Знает работу, как самого себя. Здесь, в огненном чреве корабля, рождается его двигательная сила. Черные глыбы угля в бункере — конденсированная энергия ледокола. Как уголь ведет себя, как обращается с ним кочегар — от этого зависит и горение в топке, и давление пара, и количество оборотов. От этого зависит пройденный путь, пространства льда, побежденные кораблем.

— Подкинул лопатку-другую — возьми ломик, подшуруй, чтобы ровно уголь лежал у тебя во всей топке, —поучает Гусаров своего подручного, безусого кочегара второго класса. — Так, теперь топку закрыл. В поддувало заглянул, давление проверил, глядишь — подкалывать надо.

Он щелкает ручкой дверцы, закрывает дутье, отворяет дверь топки. Сотней градусов пышет в лицо раскаленный уголь, огненной корой покрывает он колосники. Гусаров берет ломик, загоняет его под кору, глубоко, так, что рука его на уровне отверстия топки. Нажимает на свободный конец ломика. Огненный настил отрывается от решетки. Гусаров подкалывает. К концу вахты он выгребает шлак, следит за тем, чтобы подручный во-время залил его из насоса, чтобы в порядке была топка к следующей смене.

— Ты гляди, парень, шпицбергенский уголек-то похуже будет, в нем шлаку больше. Тут, значит, и подкалывать и

шуровать чаще надо. А то залепит колосники — табак тогда твое дело.

Он поучает деловито, неспеша, так, как он делает все. После вахты, отпарившись в бане, старательно промыв лысину, он выходит на палубу в теплом ватнике, в огромной ушастой шапке. Неторопливо прохаживается по юту, останавливает молодежь из машинной команды.

— Как у тебя, милок, дела-то? Подготовился к политзанятиям? А чтой-то тебя на техминимуме не видать? Лодыря празднуешь? Никуда не годится это, парень! А еще комсомолец!

Вахта Гусарова и парторга Зыбина — вторая, с четырех до восьми утром и вечером — идет первой в соревновании. Образцовый порядок в котлах. Инструмент, оборудование на месте. Каждый кочегар знает свое хозяйство. Наивысшее количество оборотов машины, наивысшее число оборотов — с четырех до восьми утром и вечером — в вахте Гусарова. Поэтому и старается он, чтобы во всем поспевали его ребята: в технической учебе и в политзанятиях.

В столовой команды после обеда полно народу. Красный уголок отобрали под жилище гидрологам,— тесно на ледоколе, нет специального помещения для экспедиционного состава. Поэтому в столовой и собираются.

— Эти болезни ленинградского комсомола товарищ Косарев правильно отметил. Неконкретно руководили. Кадры, нужные нам, не научились воспитывать. — Харченко, комсомольский секретарь, проводит занятие кружка политучебы. — Все эти недостатки и у нас есть. Вот, к примеру, ты, Касьян, как ты руководишь культсектором?

— Про это у нас расписано, держись, Касьян, — доносится голос с соседнего стола. Там делают стенгазету к двенадцатому МЮД.

В кают-компании идет своя, будничная жизнь. За боковым столиком потеют над картами и метеосводками синоптики — красинское «бюро погоды». Неподалеку играют в шахматы свободные от вахты штурманы.

Пустынное море. Голые берега Таймыра, голые камни островов. Дым из труб относит ветром назад, к юго-западу, к Диксону, к дому.

— И в Иокогаме я был, и в Гонолулу я был, и в африканских портах побывал, негров в натуральном виде осматривал, — хвастливо начинает щуплый татуированный мат-

рос, но потом сокрушенно вздыхает: — А вот в такую глушь и не забирался. Эх, дьяволы, куда залезли!

Ледокол идет к норд-осту.

Потом, когда наступают льды и в тумане караван простаивает первую ночь, люди начинают привыкать постепенно к новой обстановке, к пустынному морю, где нет встречных кораблей.

Ровные поля местами перерезаны торосами. Это последствия сжатия, проходившего здесь недавно. Торосы — ропаки — возвышаются над полями на метр, на два, иногда больше. С палубы они кажутся снежными укреплениями, кем-то заботливо возведенными здесь. Кажется, что за торосами скрыта какая-то особенная, неведомая нам, людям кораблей, жизнь ледяной пустыни.

Караван стоит во льду, потеряв былую строгость кильватерного строя. С правого борта ледокола — «Сталин» и «Сибиряков», дальше — «Володарский» и «Русанов». Совсем близко к нам, с левого борта,— «Правда». По штормтрапам на лед спускаются люди. Они расхаживают вокруг кораблей, опираясь на шесты, перепрыгивают через небольшие разводья. Беляев и Масленников, наши экспедиционные кинооператоры, тащат на лед аппараты, чтобы оттуда снять стоянку каравана. Художник Рыбников, прилетевший на самолете на Диксон вместе с Лавровым и теперь идущий в поход на «Володарском», примостил около тороса свой мольберт, разложил краски.

После обеда, когда оживление на льду несколько стихает, из-за ропака показывается медведь. Глядя в иллюминатор из кают-компании, я различаю на белом поле льда желтоватое пятно. С шумом, опрокидывая стул, кидается наверх наш судовой врач Чечулин — неистовый охотник. На ходу он заряжает винчестер. Шум и топот по трапу, ведущему наверх. Сутолока на палубе. Человек пять с ружьями выстроились у релинга по левому борту.

— Не стреляйте, не стреляйте, товарищи! — умоляет Беляев. — Дайте ему подойти поближе, я засниму его.

Беляев с грохотом поднимает свой аппарат на мостик, направляя на медведя объектив. А медведь идет по льду на четвереньках, неспеша, с любопытством смотря на ледокол. Наверное, он видит людей впервые. У левого борта — полынья, несколько метров чистой воды отделяют корабль от ледяного поля. В воде — пустой ящик, кем-то выброшен-

Умирающий медведь.

ный вчера. Медведь доходит до кромки, тяжело плюхается в воду, плывет. Лапой он подталкивает ящик, царапается о гвоздь, недовольно ворчит, возвращается к кромке. Отряхиваясь и помахивая раненой лапой, он стоит на льду спиной к нам.

— Эх, чорт, повернись еще к нам! Ну, повернись, Миша,— чуть не плача лепечет Беляев.

— Довольно баловаться, поснимали! — кричит ему доктор и оборачивается к своему взводу: — Пли!

Раненый в плечо зверь стремительно бросается за ропак. Частые выстрелы преследуют его. Вот он виден опять, — желтоватая шкура его испещрена кровавыми полосами. Метрах в двухстах от кромки он садится на задние лапы, — пуля доктора перебила ему хребет. В дело вмешивается капитан, до этого безучастно наблюдавший охоту. Он быстро поднимается на мостик — телеграф передает приказ в машину. Ледокол вплотную подходит к кромке. С бока свешивают шторм-трап. Охотники, а за ними все бывшие на палубе спускаются на лед, бегут к медведю. Он сидит, облизывая кровь, смотрит добрыми, непонимающими глазами на нас, на невиданные ему существа. Невольно

становится жалко зверя. Охота пяти вооруженных людей на беззащитного медведя напоминает расстрел.

Мы стоим, окружив медведя со всех сторон. Наконец Масленников, приблизившись на пять шагов, щелкает «лейкой» перед самой пастью зверя. Эта дерзость выводит медведя из себя. Он делает попытку подняться, зарычать. Выстрел в затылок окончательно укладывает его. Он протяжно вздыхает и вытягивает голову.

Остановка во льду кончена. Ледокол набирает ход. А вечером на палубе уже висит белая медвежья шкура, и повар хлопочет около туши, забирая лучшие места для бифштексов к ужину.

IX

КУРСОМ НОРД-ОСТ

26 августа, ночью, вахтенный штурман Кусков записал в судовой журнал:

«1 час 05 минут. Впереди в тумане сплошное ледяное поле. Выбрали лаг и лот Джемса. Развернулись тихим малым ходом, обходя поле.

1 час 35 минут. Остановились, чтобы подтянуть отставший караван. Идем переменными курсами и ходами, выбирая путь во льду.

3 часа 35 минут. Густой туман. Стоим в пятиминутной готовности. За вахту прошли по курсу 5,5 мили, фактически 10 миль. Широта 75° 27′. Долгота 86° 38′. В течение вахты туман, с переменной видимостью от 1 до 2,5 мили. Лед от 3 до 8 баллов, мелко и крупнобитый, обломки полей. Суда следуют за ледоколом и с 3 часов 35 минут стоят во льду в тумане».

С этого началось. Повторилась старая, знакомая еще по пути на Диксон история. Утро. Туман. Черные контуры кораблей неподвижны. Они кажутся огромными птицами, уснувшими на снегу.

Одно только резко изменилось — лед. Здесь уже не встретишь зеленых рыхлых глыб, рассыпающихся от одного прикосновения форштевня. Поля ровные, без единой трещины, покрытые слоем снега толщиной в добрую четверть метра. Снег свежий, точно выпавший вчера. От удара

о такую льдину ледокол весь дрожит, временами его бросает в сторону.

Разводья — майны — редки. Озерца чистой воды отделены друг от друга крепкими ледовыми перемычками. Местами майны затянуты молодым ледком, прозрачным, как стекло иллюминатора. Наверху, на мостике, кроме вахтенного штурмана, бессменно дежурит штаб похода: Лавров, капитаны Легздин и Сорокин. С последними метеосводками и радиограммами в руках они обсуждают, как итти дальше.

Погода изменилась. Норд-остовый ветер пригнал лед с севера. Там, где разведка Алексеева трое суток назад видела чистую воду, теперь были поля, разреженные редкими майнами. До островов Русских — северной оконечности Норденшельдова архипелага—оставалось еще 100 миль. Приди мы сюда вместе с самолетом — вся флотилия шла бы по чистой воде.

После тумана, после ночной стоянки во льду наконец разъяснело. Имея хорошую видимость, ледокол начал продвигаться к норд-осту, миля за милей отвоевывая у льдов дорогу каравану.

Острова Тилло. Плоские возвышенности, своей темной краской выделяющиеся между серым небом и белым льдом. Они остаются с обоих бортов по курсу ледокола. Дальше за ними лед — сплошное поле, без конца, без края. Наблюдатель из вороньего гнезда машет руками:

— Воды не видно!

Заглушенным стоном доходят откуда-то изо льда гудки. Они повторяются настойчиво, несколько раз. «Слушайте радио» — это гудит «Сибиряков». Его можно увидеть в бинокль по еле заметной струйке дыма на траверсе одного из островов к зюйду. Молодой капитан Хлебников, выученик знаменитого Воронина, не выдержал, вышел из кильватерного строя, пошел вперед один разведывать чистую воду.

Вбежал радист Любке, держа в руках свежий телеграфный бланк. «Нашел чистую воду к зюйду от островов Тилло, иду береговой полыньей», сообщал «Сибиряков».

Ледокол повернул, выводя караван к береговой полынье. Но здесь дело осложнилось. Глубины близ берега были неизвестны. Новый путь грозил подводными камнями, банками. Стремительно завертелось колесико лота, стальной

трос пошел вниз, чтобы разведать дно. Каждые пятнадцать-двадцать минут вахтенный матрос отсчитывал глубины. Они позволяли ледоколу итти береговой полыньей.

Было несколько часов отдыха, льда не видели даже на горизонте. Развивая скорость восемь узлов, ледокол шел по чистой воде. Желтой каемкой плыл по правому борту пустынный таймырский берег.

Но это были только часы. Уже ночью Арктика вновь напомнила о себе. Ледокол уперся в припай. Поле сплошного льда, на несколько десятков миль выступающее в море, смыкается с берегом, как бы припаяно к нему. Он непроходим, этот лед, не взломанный весенней оттепелью, стоящий с зимы.

Опять курс норд, опять сплошные поля вперемежку с редкими майнами.

«Идем, обходя поле, идем вдоль кромки, подтягивая караван. Идем переменными курсами, по указанию капитана», отмечает вахтенный журнал.

Бесстрастный язык хроники. Факты, зарегистрированные журналом, — это захватывающая повесть о борьбе человека со льдами, повесть о наступлении большевиков на стихию, о прорыве фронтов, о разведках и рейдах в тыл неприятеля.

Дни, заключенные в рамки календаря, то разбухали событиями, то растягивались долгими, мучительными часами ожидания.

— Полный вперед. Два градуса к зюйду. Право на борт.

Слова команды отрывисты и лаконичны. Легздин ведет ледокол. «Красин» ведет флотилию.

«Идем по указанию капитана переменными курсами» — это значит, что капитан не сходит с мостика. Всегда с папиросой в зубах, всегда гладко выбритый, Легздин смотрит вперед. Там, на горизонте, светлое синее небо, — значит там вода. Но как итти к ней? Обход ледяного поля долгий, мучительный. Мало взломать лед. Нужно, чтобы суда, идущие в кильватер флагману, успели пройти по образовавшемуся каналу чистой воды, нужно, чтобы они следовали в строгом порядке.

Яков Петрович командует флотилией; собственноручно нажимая на рычаг гудка, посылает в пространство сигналы. Его можно встретить на мостике в любое время суток.

«Красин» окалывает пароходы в тяжелых льдах.

Всегда он сосредоточен, серьезен, молчалив. Всегда одинаково одет: форменная фуражка, пальто на меху, высокие сапоги.

Тяжело итти редкими майнами, среди невзломанных полей, не зная, что впереди. Авиоразведка работает с Диксона. С ней вот уже вторые сутки нет связи. Но итти вперед нужно, нужно вести караван к намеченной цели.

Одну из последних ночей перед мысом Челюскиным караван простоял в густом тумане. Наутро, когда разъяснило, «Красин» пошел в разведку, оставив суда. Нужно было подождать. Большая часть пути была пройдена. Остались позади архипелаг Норденшельда, острова Русские. Метеостанция мыса Челюскина сообщала, что в проливе Вилькицкого лед один-два балла. Нужно было разведать оставшийся путь, найти наименее трудную дорогу.

На пятьдесят миль к норд-осту ушел от каравана ледокол. Путь, проторенный им во льдах, был, казалось, единственной дорогой вперед. Итти медленно, отвоевывая у льда каждую пядь чистой воды, — вот что оставалось делать. Обходное движение было исключено. Расчеты строились на лобовую атаку. Но вечером, когда ледокол

возвращался обратно к каравану, высоко над мачтами его, жужжа мотором, прошел воздушный корабль «СССР-Н2». Алексеев шел к мысу Челюскину.

...В эти ночные часы тихо в кают-компании. Закончили последнюю партию в поккер неистовые картежники: доктор, механик и кинооператоры. Шаркая туфлями, прошел с ночной вахты небритый и злой Юдихин — старший радист. Буфетчица Даша убрала со стола, погасила центральную лампу.

Мягкий полусвет боковых фонарей. В иллюминатор сквозь неплотно задернутые шторы смотрит белесая полярная ночь. Ломаемый лед шуршит по бортам, остро ударяя в скулы корабля.

И в этот час заходит в кают-компанию начальник. Как всегда, прямо держит он корпус. Как всегда, в плотно сжатых губах его трубка. Но мешки под глазами и необычная бледность выдают переутомление. Он садится за обеденный стол, сдвигает на затылок шапку, кладет перед собой синий бланк радиограммы, читает:

«Красин», Лаврову

По выходе чистую воду следует итти вдоль южной кромки полыньи то есть невзломанного припая тчк Следуя этой кромкой придете южному острову группы Фирилея которую следует обогнуть веста непосредственной близости семибалльным льдом дальнейшим выходом чистую воду севернее острова Фирилея тчк Дальнейшем кромка идет прямо Нансену обогнув который веста пройдя две мили разреженным льдом проходите вдоль берега Челюскина тчк

Алексеев.

Мыс Челюскина 30 августа 2 часа ночи.

Лавров облегченно вздыхает.

— Вот вернемся к каравану и утром пойдем по курсу Алексеева.

Он встает, идет по коридору в каюту капитана, затем поднимается к себе. Дверь к нему плотно притворена, но иллюминаторы пропускают свет. Вахтенный матрос, прогуливаясь по полубаку, вскидывает голову кверху, к мостику, переговаривается со штурманом.

— Борис-то Васильич не спит все...

— Дела... — вздыхает вахтенный штурман.

А за кормой розовеет небо.

Я иду к себе в вестибюль, плотно задергиваю драпировку у постели, до подбородка натягиваю одеяло. Спать, спать...

Остановка ледокола будит меня. Не слышно привычного хруста ломаемого льда. Зато из штурманской рубки, по внутреннему трапу стучат каблуки.

— Спустить водолаза, да живо!

— Есть спустить водолаза!

Легздин, необычно взволнованный, спускается вниз, почти бежит по железному коридору машинного отделения.

Ясно — авария. Но какая? Расспрашивать капитана в такой момент по меньшей мере глупо. Натягивая сапоги, я соображаю: «Пробоина, может быть? Нет. Если пробоина, тогда зачем водолаз? На банку сели? Но зачем тогда капитан пошел в машину?»

— Может быть, винт не в порядке, — рассуждаю я уже вслух, стоя у выхода на палубу.

Председатель судкома, машинист Денисов, весь в саже, полуголый, сталкивается со мной в дверях.

— Какой, дьявол, непорядки... Не иначе, как левый винт обломали.—И, размахивая руками, часто сбиваясь, он начинает рассказывать: — Он как завертится, понимаешь, сразу сто пятьдесят оборотов дал. Я аж обалдел — ведь шли мы на восьмидесяти. Ну, думаю, нет винта. Позвал вахтенного механика, остановили машину...— Денисов замотал головой и побежал на ют.

Мимо меня в каюту начальника прошел Легздин. В открытую дверь я видел: в обычной своей позе, наклонившись над столом, сидел Лавров. В ярком электрическом свете блестела бритая его голова. Он встретил вошедшего капитана настороженным, вопросительным взглядом.

На юте шли приготовления к спуску водолаза. С левого борта опустили шлюпку, в ней суетился мой приятель — молодой застенчивый матрос Шелепин. С кормы шлюпки он опускал в воду железный трап. От оста дул резкий ветер. Я видел, как синели пальцы матроса, как верхние ступеньки трапа покрывались тонким ледком.

На юте, подняв воротники полушубков, стояли доктор Чечулин, старший механик Михаил Иванович, второй механик Мокк. Из кормового люка показался водолаз Веселов.

Румяный, налитой крепыш, он был в плотном свитере и рейтузах. Доктор посмотрел на него внимательно.

— Как чувствуешь себя? Голова не болит? Сердце как?

— Как часы, Александр Сергеевич.

— Ну, валяй.

Веселову подали его доспехи: тяжелые уродливые сапоги на свинцовой подошве, резиновую робу, скользкую, как кожа лягушки, медный скафандр.

Он спустился в шлюпку, потом по железному трапу, держась за трос, продетый под кормой корабля, пошел в воду. Люди на юте задержали дыхание. Бледные, с вытянутыми лицами, стояли матросы, механики, штурманы. Доктор, облокотившись на релинг, смотрел на секундомер. В тишине, натянутой, как струна, была слышна работа часового механизма: «Семь, семь сорок. Восемь минут. Восемь восемнадцать...»

Пузыри из-под кормы пошли чаще. Рядом со ступеньками железного трапа под водой заблестела поверхность скафандра. Наконец водолаза подняли. Сняли тяжелый медный шлем, открыли голову. Подводный разведчик заговорил:

— Ни лопастей... — Пауза была вызвана одышкой. — Ни винта, ни вала... Начисто! — Веселов зло выругался, скрипнув зубами.

А мы слушали его и смотрели за корму. Белое безжизненное поле тянулось на восток до самого горизонта. Пронизывающий ветер слезил глаза. Над пустыней льда вставало жестокое красное солнце. Лучи его ложились на снег тревожным заревом. Мы слушали водолаза и молчали. Никто не мог говорить. Слова примерзали к языку.

Тогда еще, когда он был под водой, люди на юте, люди «Красина», думали: «А вдруг ничего особенного? А вдруг сломана только одна лопасть? И без нее ведь может работать винт». Теперь надежды упали. Винт, один из трех винтов, был сломан и вместе с гребным валом ушел на дно.

Молодой машинист, ближе всех стоявший к водолазу, нерешительно протянул:

— Ну, что ж, поднять корму, ремонтировать, как «Сибирякова» в прошлом году.

— Молчали бы, юноша! — резко оборвал его старший механик. — Сравнил «Красина» с «Сибиряковым». Разве такую махину подымешь? Тут, батенька, для смены винта

док надо. — И Михаил Иванович сердито зашаркал по палубе, направляясь к штурманской рубке.

Уже водолаз отогревался в кубрике и пил стопочку после ледяного купания, а мы все еще стояли на юте. Молчали. Думали: «Неужели назад? Неужели Ленский поход окончен? Неужели ветеран «Красин», не совершив порученного дела, пойдет назад бесславным путем инвалида?..»

Молчали и в каюте начальника. Не изменяя позы, склонился над столом Лавров. Глаза его смотрели в одну точку. Трубка погасла. Бледные стояли вокруг него Легздин и Сорокин.

Нащупав спички в кармане, Лавров закурил, вопросительным взглядом воткнулся в Сорокина, потом в Легздина. Капитаны молчали. Поседевшие в море старые волки, они не знали, чем ответить начальнику на этот мучительный молчаливый вопрос. Итти на двух машинах — значит на половинной мощности (чтобы уравновесить отсутствие левого винта, нужно и правый пустить на неполное число оборотов), итти на двух машинах — значит рисковать зимовкой всего каравана, рисковать зимовкой «Красина». Да и выведет ли ослабевший ледокол свою флотилию теперь хотя бы к мысу Челюскину?

Лавров потер ладонью высокий лоб, затянулся трубкой.

— Яков Петрович,— голос его звучал глухо,— распорядитесь приготовить машины. Мы пойдем к Челюскину курсом, указанным авиоразведкой. Поход на Лену продолжается.

...И снова шуршит по бортам битый лед, и снова идет ледокол к норд-осту, выводя за собой корабли. Хриплым, простуженным дыханием вырывается из-под палубы пыхтение машин, теперь только двух машин. Но курс не изменен: норд-ост — мыс Челюскин. И человек в собачьей дохе, с трубкой в зубах, стоит рядом с капитаном на мостике.

...В нестерпимом солнечном блеске лежало вокруг свободное море. Ни малейшей зыби, ни ветерка. Зеленоватая вода выглядела как зеркало. Пустынный таймырский берег был с правого борта.

Выход из льдов ощущался как большой праздник. Казалось, здесь, на 77-й широте, внезапно наступила весна. Кочегары и машинисты прямо с вахты, полуголые, лезли на ют, подставляя солнцу спины, довольно щурясь. Праздник освобождения из льдов был не только на «Красине». Мы видели

возбужденные лица людей, группами собиравшихся на палубах ближайших к нам судов, — на «Сталине» и «Правде». Здесь, на чистой воде, корабли выходили уже из кильватерного строя.

Только два человека не участвовали в этом празднике — начальник экспедиции и капитан. Оба они спали, в первый раз после ухода с Диксона по-настоящему спали у себя в каютах.

Перед обедом я постучал в каюту Лаврова. Ответное «войдите» было заглушено шумом льющейся воды. Я остановился на пороге смущенный. Таким я никогда еще не видел начальника экспедиции. Всегда строгий и замкнутый, Борис Васильевич весело плескался около умывальника. Вода стекала по раскрасневшемуся лицу, по широкой волосатой груди. В глазах его, обращенных к иллюминатору, была большая человеческая радость.

— Сегодня мы будем у мыса Челюскина,— голос Лаврова, всегда ровный и чуть глуховатый, звучал раскатистыми басовыми нотами.— Ну, как вам нравится Арктика? — и он взялся за мохнатое полотенце.

А вечером, когда над проливом Вилькицкого стоял серый туман, корабли отдали якоря. Впервые в истории земли этот берег, самый северный берег Евразии, видел столько кораблей. И каких кораблей! На рейде стояла победоносная флотилия Арктики. Долгие гудки будили берега, скрытые туманом. Корабли праздновали пройденный путь. Они трубили о небывалом походе, о море, считавшемся непобедимым и побежденном ими.

С оста дул влажный ветер. Путь в море Лаптевых был открыт первому Ленскому каравану.

«Челюскин» и «Седов» сообщали: пролив Шокальского, путь к норд-осту от острова Уединения, непроходим. Они спускались к зюйду, чтобы следовать на пролив Вилькицкого. Таймырский вариант, утвержденный Лавровым на совещании капитанов, был абсолютно правилен. Это был единственно возможный путь.

X

НА ОПУШКЕ ЕВРАЗИИ

Окутанные туманом, неподвижны корабли на рейде. Темные волны бьют в борта ледокола. Уже сентябрь. И ночь,

серая и безлунная, висит над проливом. Сквозь освещенные иллюминаторы доносится шум голосов, песни, музыка. Кают-компания полна. Сегодня мы праздновали приход на мыс Челюскин, и на импровизированном банкете Лавров поднял бокал «за славный корабль «Красин» и его храброго капитана товарища Легздина».

Самодеятельный шумовой оркестр примостился вокруг судового пианино. Беляев и Масленников, наши кинооператоры, играли в четыре руки. На гребешке выдувал какую-то мелодию доктор Чечулин, весельчак и симпатяга. Художник Володя Тягунов отбивал такт ложками. А в столовой команды под звуки патефона откалывал камаринскую кочегар Вася Михайлов.

Но пока в каютах идет еще праздник, на палубе уже начинается работа. С обоих бортов пришвартовались к ледоколу транспорты Ленского каравана. «Сталин» перегружает уголь для «Красина». На «Володарском» Лавров обсуждает с капитанами план дальнейшего пути. Вдали на рейде проступают контуры «Правды», «Русанова» и «Сибирякова».

Валкой походкой пробирается по палубе Серега Журавлев, помор-промышленник. Он с группой товарищей на «Русанове» едет в бухту Прончищево зимовать. На каждой остановке каравана он регулярно бывает у Лаврова. И сейчас он останавливает встречных вопросом: «Где Борис Васильич?»

У входа в вестибюль они сталкиваются.

— Борис Васильич, однако поедем к Георгиевскому в гости...

— Надо, надо съездить, Серега. Я и Алексеева зараз повидаю... — Лавров запахивает доху.

Я вызываюсь сопровождать их. Мы шлепаем по сырой палубе через груды рассыпанного угля, перелезая через релинги «Сталина». У борта прыгает на волне бот. Штормтрапа нет, я с удивлением смотрю, как Лавров и Серега, эти далеко уже не молодые люди, ловко балансируя, на руках спускаются по тросу.

Мотор заведен. Плотная стена тумана закрыла от нас корабли. Берег не видно. Белые и скользкие, торчат из воды стамухи. Это ледяные горы, сидящие на мели, — айсберги в миниатюре. Штормит. Навстречу нам идут метровые льдины, осколки полей, прибитые сюда нордовым ветром от берегов Земли Северной. Волна проникает внутрь бота.

Мелькает сомнение в успешном окончании поездки. Мотор рассчитан на более устойчивый корпус. При каждом ударе его доски, сшитые «на живую нитку», дрожат, готовые рассыпаться. Серега, стоящий посредине по колено в воде, крутит автомобильную баранку,— проволока, протянутая на корму, передает управление рулю.

— Ну и корабь у тебя, Серега! — смеется Лавров. — На этом самом боте земляк твой, Савва Лошкин, вокруг Новой Земли путешествовал лет полтораста назад.

Серега оборачивается к нам. Обветренное, поросшее рыжей щетиной лицо расплывается в улыбку. Блестят шалые голубые глаза, разлетаются редкие брови.

— Шутник ты, Борис Васильич!

Бот прыгает по волнам, бьющим через его края. Неожиданно вырастает перед самым носом стамуха.

Ловким поворотом руля Серега вывертывает бот, и мы проходим «в притирку» у гладкой ледяной скалы.

— Серега, а ты, оказывается, лихой моряк! — хохочет Лавров.

Наш четвертый спутник, метеоролог, наклонясь ко мне, говорит с дрожью в голосе:

— У этих стамух подводная часть проходит выступом под самым уровнем воды — как бы он, дьявол этакий, не задел ее дном...

Серега крутит баранку руля. Мотор лавирует между пловучими льдинами, избегая ударов волн в борта.

— Это что, Серега, мы с тобой плаваем на ледоколах, это всякий может,— говорит, улыбаясь, Лавров.— Вот на такой бы посудине от Диксона до Челюскина пройти, вот это интересно. Ты пошел бы, Серега, в такое плавание?

— С тобой почему ж не пойти, Борис Васильич! — Шалые глаза помора встречаются с глазами Лаврова. И в спокойном, насмешливо-прищуренном взгляде начальника Серега находит подтверждение своей мысли: «Такой пойдет, с таким не пропадешь».

Я смотрю на них и думаю: «Что роднит их, этих столь непохожих друг на друга людей?» Один помор, охотник, недалеко ушедший в развитии от своего земляка — легендарного Саввы Лошкина. Другой — профессиональный революционер, широко образованный, крупный советский хозяйственник. Должно быть, роднит их врожденная смелость,

«Красин» на рейде мыса Челюскина.

безудержная тяга к риску, любовь к северу, завоеванию которого оба они отдают свои жизни.

Тускло забелел в тумане береговой припай. Серега застопорил мотор. По инерции бот прошел еще несколько метров и стукнулся бортом о кромку. Серега воткнул в припай ледяной якорь.

Вот он, прославленный мыс Челюскин, самая северная точка нашего материка, опушка Евразии. Несколько шагов по скользкому льду, потом галька, хрустящая под ногами. Ни травки, ни даже редкого полярного мха. Камень и лед. Дощатые, легкие, как карточные домики, строения станции. Высоко на шестах — медвежьи шкуры. Они развеваются по ветру, как флаги.

Лохматые и встрепанные, окружают нас собаки. Крупный пес неизвестной породы с визгом восторга прыгает на грудь Сереги, лижет его в лицо. Старый промышленник сначала недоумевает, потом радостно кричит:

— Тускуб, старый приятель! Узнал, вспомнил хозяина.

Ну, спасибо, ну, обрадовал! — Он обнимает собаку за шею, трется щекой о шерсть, раскачивается вместе с ней. Пес довольно урчит.

Серега поясняет:

— Зимовал я летошний год с Ушаковым Георгием Алексеичем на Сергее Каменеве (так называет он острова у западного побережья Земли Северной). Тускуб этот за вожака у нас был. Крепкий, боевой кобель, но озорной, ничего не поделаешь, озорной, — Серега любовно смотрит на собаку. — Пропал он у меня, ушел в тундру, две недели нет, месяц нет. Однако, думаю, схарчил медведь моего Тускуба. Через полтора месяца является: шерсть клочьями, ребра наружу, весь в крови. Видать, пощупал его медведь. А потом «Русанов» забрал нас с островов, да заодно и на мыс Челюскин Георгиевского партию завез. Я и оставил Тускуба здешним зимовщикам. И глядите, добрый какой кобелище выровнялся. Узнал меня, хозяина-то своего. Год не видел, а узнал...

Эта встреча старого помора с любимой собакой запоминается надолго. Невольно приходит на память: «Собака — друг человека». Здесь, на севере, эта прописная истина приобретает глубокий смысл.

У берега, на самой гальке, прижатая днищем к земле, стоит летающая лодка—«Дорнье»—Алексеева. Лавров подходит к самолету, становится на жабру, заглядывает в кабину пилота, в кормовой отсек.

— Вот беда, надо завтра же льды оттащить, отбуксировать, а то раздавят они самолет. Ведь Алексееву завтра лететь.

Дверь в дом зимовщиков слегка приотворена, ни замков, ни засовов. На цепи скучает белая ездовая лайка. Это удивляет нас. На севере вообще не принято держать собак на цепи. Помощники зимовщика на охоте, его транспорт в дальних поездках, собаки на севере не бывают цепными сторожами: охранять дома не от кого.

— Больна собачка, — догадывается Лавров, присаживаясь на колени и лаская пса. Пола его дохи хлопает лайку по носу. Она ворчит.— Что, белый, не признаешь, новый зверь, думаешь? Мех собачий, а не собака, — смеется Лавров.

Я не узнаю его. Молчаливый и замкнутый человек, способный в минуту принимать ответственные решения, он сейчас веселится, как юноша.

Собаки — страсть Сереги Журавлева. Внимание к ним большого начальника льстит старому помору.

— Борис Васильич у нас собашник знаменитый, — говорит он поясняюще.

Первая комната пуста. На столе холодный самовар. В красном углу, рядом с портретом Сталина, стенгазета «Северный форпост». Открываем следующую дверь. Люди, покрытые тулупами, спят на полу. Наши голоса будят их.

Один — высокий рыжий бородач, другой — полный и миловидный юноша с длинными волосами.

— Здравствуйте, здравствуйте!.. Как дошли? Долгонько, долгонько... Ждали мы вас давно. Алексеев-то хотя говорил: сегодня придет «Красин»,— так оно и вышло.

— Ну, пожалуйте в кают-компанию.— Рыжебородый человек проводит нас в центральную комнату, туда, где портрет Сталина и стенгазета. По морскому обычаю, зимовщики называют свою столовую кают-компанией.

Входит начальник зимовки — доктор Георгиевский. Он низкого роста, одет в городской костюм, гладко выбрит. Здесь, в окружении косматых, месяцами нестригшихся людей, вид его необычен. Он горячо трясет руку Лаврова.

— Ну, зимовали как? Дружно? Склок не было? Как работалось? Здоровы все? — расспрашивает Борис Васильевич зимовщиков.

— Все в порядке. Никаких серьезных заболеваний. Ссоры мелкие конечно были. Ну, да это понятно. А так все здоровы,— отвечает Георгиевский.

Зимовщики рассказывают Лаврову о проведенной здесь зиме, о первом годе жизни людей на этой крайней точке севера.

— Убили пятьдесят два медведя. Их много здесь. Приходят по льду с Земли Северной. Одного ухлопали у самого дома. В двери, можно сказать, стучался,— рассказывает охотник, невзрачный человек с реденькой бородой.

— Ну, а морской зверь как? Белуха? Промысловое значение имеет?

— Белух много. Осенью стадами идут в пролив из моря Лаптевых.

Место охотника занимает гидролог Кукушкин — полный молодой человек, тот самый, который первый встретил нас. Он рассказывает о водном режиме пролива Вилькицкого.

— Когда в прошлом году замерз пролив? — интересуется Лавров.

— До середины октября была чистая вода. Подвижки льда продолжались всю зиму, до марта. Вскрылся в середине июля.

— Так, так. А как движение льда? В какую сторону?

— Лед движется главным образом с запада на восток, под влиянием ветров.

Рыжебородый геолог рассказывает о признаках платины и хромоникелевых руд, о залегании соли на глубине ста двадцати метров.

Лавров вникает во все, интересуется мелочами. Он задает специалистам сложные, не всегда понятные мне вопросы. Обширность и разносторонность знаний его поражают. Нет и в помине того беспечного веселья, той юношеской удали, что были еще час назад, когда мы шли по проливу на боте Журавлева. Теперь это строгий, расчетливый хозяйственник. Таким я видел Лаврова в Москве в деловые часы в его кабинете.

— Как строительные материалы? — спрашивает он геолога.

— С известью плохо, зато глина есть.

— Глина это хорошо. Кирпичи можно делать?

— Вполне.

Я сдерживаю улыбку. Мысль о кирпичном заводе в этой стране вечного холода кажется мне дикой. Но Борис Васильевич серьезен. Он не думает шутить. Да, да, здесь нужно и можно строить. А для этого необходимы строительные материалы. Он, построивший заполярный порт Игарку, создавший графитные рудники в таежной глуши, обдумывает планы дальнейшего освоения севера.

Входят летчики: добродушный, спокойный Алексеев, заросший до глаз бородой Молоков, корректный, свежевыбритый механик Побежимов и совсем еще молодой, с тонким впечатлительным лицом летнаб Жуков.

— Анатолий Дмитриевич, друг! — радостно приветствует Лавров Алексеева. — Присаживайтесь, потолкуем.

Алексеев опускается на лавку, достает из кармана кисет. Гигантские ботфорты на бараньем меху сползают с ног. Он потягивается после сна.

— Эх, Борис Васильевич, скажите хоть вы мне куда Легздин и Сорокин завели караван? Ведь в ледяной мешок за-

Стамуха в проливе Вилькицкого у мыса Челюскина.

лезли. А у берега, от вашего курса всего несколько миль, путь куда легче был.

— Я не оправдываю, но понимаю Легздина, — говорит Лавров. — Один раз мы уже уперлись в береговой припай — это во-первых. А во-вторых, ведь и глубины у западного Таймыра абсолютно не разведаны. Посадить ледокол на камни недолго... Ну да ладно, Анатолий Дмитриевич, довольно нам с вами ругаться, поговорим о будущем. Как в море Лаптевых?

— Чисто, ну, небольшой ледок, может быть, встретите.

— Вот. Я оставлю «Красина» здесь, потом он пойдет обратно к архипелагу Норденшельда. Мы, то есть грузовые суда, идем в Тикси, Уранцев на «Правде» в Нордвик. Разгружаемся, возвращаемся обратно. Между Норденшельдом и Челюскиным «Красин» встречает нас. Пробьемся вместе — хорошо. А если лед будет не под силу, «Красин» уходит, я с грузовыми судами остаюсь зимовать. Главное — вернуть

стране «Красина». Теперь речная часть. На «Партизана» надежда плоха, — у него котлы не в порядке. Оставляю его на Диксоне. А «Пятилетка» должна пройти.

Алексеев, всегда невозмутимый, на этот раз удивленно поднял брови:

— «Пятилетка»? Гм...

— Ледовая ситуация изменилась, Анатолий Дмитриевич. Сегодня вечером я говорил по радио со Шмидтом — «Челюскин» и «Седов» идут нашей дорогой, не встречая и десятой доли тех препятствий, которые задерживали нас. Я полагаю, что зюйдовые ветры отжали лед от берега. «Красин» встретит «Пятилетку» и проведет ее до мыса Челюскина, и если понадобится, — и дальше. Таковы мои предварительные соображения. Окончательного решения я еще не принял. Что вы скажете?

— Нужно разведать обратный путь. В это время, а может быть позднее, пролив Шокальского очистится от льда. Нужно слетать, посмотреть как там хозяйство.— Алексеев хитро прищурился. — Только вот что, Борис Васильевич, — надо помочь освободится моей машине. Катером, что ли, отбуксировать эти льдины от берега.

— Тут остается «Сибиряков». Он будет выгружать смену зимовке товарища Георгиевского. «Сибиряков» вам и поможет.

Деловые разговоры кончились. Пошли рассказы, шутки. Лавров справлялся у летчиков о житье-бытье, спрашивал, что из продуктов нужно прислать им с «Красина». Алексеев издевался над нашими метеорологами, не сумевшими своевременно дать ему прогнозы на погоду. Молоков рассказывал о вчерашней охоте на медведя.

Я смотрел на них, на наших воздушных разведчиков. Как просто и скромно они выглядят. Потертые кителя, утомленные лица. На старой, излетанной машине прошли они путь от Диксона до Челюскина, над полями льда, там, где вынужденная посадка была бы смертью. Полет в пролив Шокальского они обсуждают без всякого волнения, а ведь там не был еще ни один самолет. Они полетят, если это нужно будет Ленскому походу, если это нужно будет советскому северу, куда угодно.

И когда границам нашим будет угрожать опасность, так же просто, без позы и красивого жеста, они пойдут на верную смерть, пойдут бороться, чтобы победить.

Окна белели. Утро вставало над морем, над хмурым северным берегом. Мы поднялись.

— Слушь-ка, начальник,— обратился Серега к Георгиевскому, — отпусти однако свежанины моим собачкам. Эва, сколько ты медведей набил!

— Бери, Серега, бери. Сколько тебе?

— Да полтонны, по-русски выразиться — пудиков тридцать.

Когда мы садились в бот, на дне его уже лежала груда кровавой требухи. Серега вез угощение своим собачкам. Туман рассеялся. На рейде из труб пароходов клубился легкий дымок.

— Счастливо, товарищи! — У самой кромки припая стояли Алексеев, Георгиевский, зимовщики. Они долго махали нам шапками.

Мы заехали к Сереге — на «Русанова», к Визе — на «Сибирякова», к Урванцеву—на «Правду». Лавров отдавал последние распоряжения. Через полчаса «Володарский» — новый флагман Ленского каравана — выбрал якоря и взял курс на ост, в море Лаптевых.

XI

НА БОРТУ «ВОЛОДАРСКОГО»

Это море—самое мелкое из полярных морей. Теплые воды Хатанги, Оленека и Лены рано ломают зимний покров его, ускоряют таяние льда. Поэтому теперь, когда в Карском море ледокол сломал винт и без помощи авиоразведки так и не вышел бы из ледяного мешка,— здесь, в море Лаптевых, «Володарский» не встречает серьезных затруднений.

Осколки ледяных полей встретили нас утром при выходе из пролива Вилькицкого. А теперь уже скоро вечер, и мы не видим ничего, кроме зеленовато-желтой воды и серого неба. Легкая зыбь идет с оста. Капитан, Николай Васильевич Смагин, краснолицый квадратный человек, после обеда не сходит с мостика, ворчит:

— Как бы не разыгрался штормяга...

— Шторм не беда, капитан, — говорит Лавров, — значит льда не встретим. А потреплет нас слегка — не страшно.

— Никак нет, не согласен я на шторм, Борис Васильевич. У меня крен на левый борт, так в Архангельске загрузили. А льда я не боюсь, не впервой мне во льду плавать.

— Ну, ну, капитан, посмотрим...

Ночью пароход стоит у ледяного поля. Лед подтаявший, зеленоватый, с трещинами. Движения красинского форштевня было бы достаточным, чтобы разбить его. Но для «Володарского» это уже препятствие. Капитан всматривается вперед, стремясь разглядеть, где кончается поле. Но конца его не видно.

— Лево руля! — кричит он в рупор с верхнего мостика.

— Лево на борт! — Он выпаливает слова команды скороговоркой.

Пароход разворачивается, идет параллельно кромке. А в правый борт уже стучат льдины, они грозят пробоинами. На траверзе к норду проходит новое поле, уже с нагромождением торосов.

Лавров на мостике. Доха его отсырела, мех висит клочьями. Из-под низко надвинутого козырька попыхивает трубка. Он видит, как наливается и без того красная шея капитана, он слышит досаду в длинном загибе, который Смагин неожиданно обрушивает на неповинного ни в чем вахтенного штурмана.

— Ну, капитан, плохо тебе без ледокола? — участливо, но с еле уловимой иронией спрашивает он Смагина.

Николай Васильевич, расстроенный плохой видимостью и неожиданным появлением льда, явно не в себе. Но пристальный взгляд Лаврова и насмешливый оттенок его вопроса сдерживают наступающий гнев.

— Не извольте тревожиться, товарищ начальник экспедиции, ледокол нам не требуется, — говорит он металлическим голосом, точно отдавая рапорт.

И ломаными курсами, лавируя среди полей, то обходя их, то почтительно уступая дорогу и тормозя ход, пробирается «Володарский» на восток. Так проходит первая ночь в новом море.

Утром белая черта кромки еще видна по левому борту, а к полудню навстречу пароходу идут уже метровые волны. Свинцовые дождевые тучи низко висят над морем.

Мы обедаем в кают-компании. Капитан, не спавший ночь, вяло шевелит ложкой. Место справа от него пустует. Начальника экспедиции нет за столом. Он входит только тог-

Море Лаптевых.

да, когда мы едим уже последнее блюдо. Он отодвигает обед, спрашивает чаю.

— Я вызвал «Пятилетку» молнией. Надо полагать, сегодня вечером она выедет с Диксона,— сказал Лавров быстро, залпом выпил чай, и направился к выходу.

Мы, сидевшие за столом, молчали. Мы были растеряны.

Вызвал «Пятилетку» — легко сказать! Пройдет ли речное судно по пути, на котором сломал винт мощный ледокол! Многие из нас мысленно уже видели этот хрупкий, изящный теплоход, зажатый льдами, гибнущий. Поступок начальника экспедиции сперва казался необдуманным, безрассудным.

Действительно, чтобы решиться на вызов «Пятилетки», нужна была необычная смелость.

Борис Васильевич Лавров никогда не был мореплавателем. Впервые он командовал морской экспедицией. Когда он выбирал путь морского каравана от Диксона к Челюскину, он совещался с капитанами и учеными. Сейчас он принял решение, еще более ответственное, один. Легздина и Сорокина, его ледовых советников, не было на «Володарском».

Наше молчаливое сомнение разрешил Смагин:

— Пройдет «Пятилетка», конечно пройдет! Молодец Борис Васильевич!

И я вспомнил недавний ночной разговор с Алексеевым, непреклонную решимость Лаврова во что бы то ни стало провести вокруг Таймыра речную часть экспедиции. Да, настоящий руководитель должен был бы поступить именно так.

Вечером волны уже высоко подымают нос парохода. Свежий ветер крепнет, начинается шторм. Боцман, в сопровождении двух матросов, найтовит палубный груз. Я сижу в каюте штурвального Зуева, парторга судна. Мы вспоминаем недавние тяжелые дни во льдах, охоту на медведей, делимся мыслями о будущем.

— Главное — скорей разгрузиться в этой самой бухте, как ее?

— Тикси,— подсказываю я.

— Вот-вот. Признаться, мало надежды у меня на тамошних грузчиков,— говорит Зуев.— Что за народ, если парохода морского в жизни не видели?

— Наши ребята помогут.

— Только на них и рассчитываю. Я уж толковал на этот счет на собрании. Володарцы не подкачают.

Зуев встает с койки и приглашает меня в столовую команды. Когда мы идем по коридору, палуба под ногами кренится то в одну, то в другую сторону. В столовой играет патефон. Матросы и кочегары обступили его, слушают. Судовой врач «Володарского», Семен Иваныч, заканчивает оформление стенгазеты. Сейчас он приклеивает в правом углу листа дружеский шарж на капитана.

— А здорово, ребята, художник старика нашего изобразил! — восторженно восклицает юный камбузник.

Николай Васильевич изображен в своем промасленном макинтоше, с торчащим во все стороны воротником, с верхнего мостика он рычит на штурвального.

— А дюк до чего грубо получился, прямо как в Одессе памятник! — захлебываясь, говорит стоящий рядом со мной веселый кочегар, указывая на другой рисунок.

Здесь изображен заведующий грузовой частью экспедиции — экономист Северопути. Он культурный, знающий работник, на редкость симпатичный человек. Впервые он попал в плавание, и сразу же стал объектом добродушных

Караван на пути к якутским берегам.

насмешек команды. Родство его с одесским памятником дюку[1] Ришелье довольно путанное. Кочегар-одессит поясняет мне:

— Понимаешь, браток, как мы его на понт взяли. В Архангельске бочки с горючим принимали, а он за начальника погрузки вроде, и туда и сюда, только под ногами путается. Хороший парень, ничего не скажешь, ученый, только не за свое дело взялся. Старший матрос—корешок мой—полаялся с ним. Так несколько бочек и осталось на палубе. Это, говорит старший матрос, дюк погрузит. В Одессе у нас жлобская такая поговорка: «дюк погрузит» или «получай с дюка»,— подмигивая, объясняет мне кочегар.— А он, ученый человек, всерьез принял. Вечером старпом видит — по палубе бочки катаются, сейчас к нему. Почему, спрашивает, непорядок? А тот, божий чудак, возьми да и ляпни: это дюк погрузить должен. Ну, мы смеялись над ним целый вечер, а теперь так он Дюком у нас и называется.

---

[1] Дюк—по-французски герцог.

Дружеский шарж изображает нашего экономиста в огромной брезентовой шубе, с низко надвинутой на лоб шапкой. Сгибаясь под тяжестью своего одеяния, он приближается к капитанскому мостику.

— Ты понимаешь,— не унимается кочегар,— целый день с мостика не слазит. Даже старик иной раз ругается. Одно слово — дюк.

Черная масса воды наваливается на иллюминатор твиндека. Сквозь резиновые прокладки рамы проступают капли. С грохотом падают со стола кости домино.

Шторм. Трое суток не унимается шторм. Горы вспененной воды обрушиваются на корабль то спереди, то с бортов. Отдельные чудовищные валы захлестывают иногда мостик, и вахтенный штурман долго отряхивает свое кожаное пальто. Вода гуляет по бот-деку, и Дюк с телеграммой Лаврова в руках чуть не ползком пробирается в радиорубку.

Здесь, в море Лаптевых, одинок наш корабль. В необозримом пространстве вспененной воды он беспомощен, как щепка. Слабая машина с трудом противостоит натиску ветра. За вахту мы проходим две-три мили.

В задней надстройке на бот-деке, в радиорубке, сейчас центр корабельной жизни. Тихий белобрысый Володя, наш радист, неустанно стучит ключом. Он принимает радиограммы с судов: со «Сталина», который закончил бункеровку «Красина» и идет нам вслед, с «Правды», пробирающейся в Нордвик, с «Пятилетки», уже вышедшей с Диксона, идущей шхерами Минина. Лавров разговаривает с Визе, разгружающим «Сибирякова» у мыса Челюскина, с Серегой Журавлевым, пришедшим уже в Прончищево. Новый флагман — «Володарский» — хотя и ушел далеко на восток, все же продолжает оставаться командующим центром.

Радист не может связаться с Тикси. Слабая рация зимовки не принимает его позывных. Лавров беспокоится: все ли готово к встрече каравана, не уведены ли вверх по Лене буксиры и баржи, необходимые для разгрузки морских пароходов. Все чаще заходит он в радиорубку, крупными шагами меряет бот-дек.

Нервничает капитан. Шторм сносит нас от основного курса. Серые тучи заволокли небо, и нигде, даже краешком, не проглядывает солнце. Рация Тикси не может дать пеленга. Как тут определиться?

Только на шестой день после ухода с мыса Челюскина «Володарский» вышел из шторма. К вечеру проглянуло солнце, и, определившись по секстану, капитан с удивлением узнал, что мы зашли значительно восточнее устья Лены. Прямая линия курса ломается под острым углом. Пароход поворачивает, идет на зюйд-вест.

...Берег Якутии, далекой земли, синел на горизонте. Зигзагами проходили по носу корабля ряды сопок. Мягкими отблесками ложился на море закат.

Капитан Смагин, смелый и любящий риск в море, осторожен у незнакомых берегов. В Тикси «Володарский» идет тихим ходом, поминутно измеряя лотом глубины. Вот синие горы потянулись уже с левого борта, а с правого еле заметной каемкой показался низкий песчаный берег — другой берег бухты. Застопорена машина. На баке гремит якорная цепь. «Володарский» на рейде бухты Тикси.

Гол и печален берег якутской земли. Сопки, казавшиеся ранее синими, теперь, приблизившись, отливают бурыми тонами. Гаснет закат, и в сумерках они уже черные. На пароходе у релингов толпятся люди. Они напряженно всматриваются в темноту, стараясь найти на берегу хоть какой-нибудь признак жилья. На мачте мигает сигнальный огонь. Но пуст и молчалив берег. Ни один огонь не загорается в ответ нам. На хриплый гудок парохода горы отвечают заунывным эхом. Хлопья снега кружатся в воздухе, покрывают палубу ровным белым слоем.

Может быть, уже никто и не ждет нас в бухте? Может быть, речные буксиры с баржами ушли уже вверх по Лене, и некому будет принять наш груз, первый груз, пришедший в Якутию морем? Мы смотрим в темноту. Молчим. Прошедшие три ледовых моря, победившие препятствия льда, мы одиноки у берегов молчаливой Северной Земли. И одинок наш корабль на пустынном рейде.

XII

ПОРТ ТИКСИ

Утро рассеяло сомнения. Стрекоча мотором, к борту «Володарского» подошел катер. По шторм-трапу вскарабкались двое. Один худощавый с седеющей стриженой го-

ловой, в военной форме. Другой — в морской фуражке, в тужурке с золотыми нашивками на рукавах, с юношеской, нарочито небритой бородой. Поздоровавшись с вахтенным начальником, они поднялись на бот-дек, в каюту Лаврова. Скоро выяснилось: военный — был Дзенис, уполномоченный якутского правительства по встрече нашей экспедиции. Его спутник, молодой человек — Михайлов, начальник экспедиции Северопути, работавшей по освоению Лено-Хатангского побережья и по строительству порта в Тикси. Вслед за ними, на весельной шлюпке, подъехал Земцов, работник якутского треста Северопути, присланный сюда грузчиками навстречу судам.

К обеду появились новые люди берега: Анатолий Евгеньевич Скачко—заместитель председателя Комитета севера при ВЦИК, совершающий поездку по Якутии, начальник портоизыскательного отряда—инженер Светаков, летчик Линдель. Они сидели в кают-компании за столом, расспрашивали нас о пройденном пути, о планах на будущее. Скачко, старый знакомый Лаврова по Москве, делился впечатлениями о воздушном рейсе Иркутск — Якутск, о плавании вниз по Лене. Борис Васильевич терпеливо отвечал на вопросы, смеялся, вспоминая отдельные эпизоды похода. Но складка озабоченности лежала между его бровей.

В бухте были грузчики — сто с лишним человек. Были баржи. Не было одного — буксиров. А это «одно» сейчас решало. Ведь нужно подводить баржи к борту «Володарского» на рейд. Нужно вести грузы вверх по Лене, в глубь страны. Иначе весь смысл экспедиции, проведенной с таким трудом, пропадет. Ленское пароходство подвело. На дождавшись нас, опасаясь раннего ледостава, буксиры ушли вверх.

Возможность этого Лавров предвидел еще в море Лаптевых. И он решил разгружать суда своими средствами, буксировать баржи катерами. Сейчас Земцов был послан на берег приготовить катера. Земцову было сказано — с полудня начнем выгрузку. Но после обеда прошло уже два часа, а катеров все еще не видно.

— Я еду на берег, товарищи,— Лавров встает с места, отодвигая стул, — нужно поторопить нашу разгрузочную часть.

На шлюпке с подвесным мотором мы идем в глубь заливчика Булункан, к стоянке баржей. На брандвахте, у самого

«Сталин» и «Володарский» под разгрузкой в бухте.

берега, развешано белье, заспанные, растрепанные бабы несут через палубу корыто. В каютах люди пьют чай. Лавров распахивает дверь.

— В чем дело, товарищ Земцов? Когда вы думаете начать разгрузку?

Громоздкий детина в кожаных штанах вытягивается перед начальником во весь рост, отирая платком потное лицо.

— Так я же не виноват, Борис Васильевич. Мотористы бузят. Ремонтировать моторы им, вишь, понадобилось.

В катере, у борта брандвахты, развалясь, курят двое. Лавров нагибается через поручни, злая складка ложится у его рта. Он говорит раздельно, без обычной глухоты в голосе:

— Вот что, приятели. В полчаса приготовить катера — через полчаса я начну буксировку. Если задержите, вы своим жалованьем отвечаете за простой пароходов. Понятно? — И, обернувшись к Земцову, с раздражением: — Да и ты пошевеливайся...

Моторы готовы. Грузчики забрались на первую баржу.

Катер подходит к ней со стороны открытого моря. С кормы баржи нам подают чалку, матрос на катере не успевает поймать ее. Другой катер, пытающийся взять чалку с носа, неожиданно становится лагом, его бросает на берег, бьет о каменистый грунт. Вспоминая мать, моторист сообщает, что сломан винт. А на барже грузчики с редкой медлительностью выбирают якорь. Лавров смотрит на берег злыми глазами. Я жду, что вот-вот он закричит, разразится бранью, ударит моториста. Но он молчит, покусывая мундштук трубки.

— Эх вы, мореплаватели, — говорит он наконец, — с борта чалку подавайте.

Этот маневр удается. Чалку с баржи нам подают примерно с середины борта. Катер вытягивает баржу боком, на середину бухты, разворачивает ее там. Подходит второй катер, и оба они, захлестываемые волной, выбиваясь из сил, тянут баржу на рейд к «Володарскому». Буксир натянут до предела. Мы идем навстречу ветру, и кажется, что вот-вот буксир оборвется и баржу понесет назад, на скалы. Но моторы не выдали. Мы подошли к «Володарскому», развернули баржу у кормы его. С палубы люди махали нам руками, кричали «ура».

Горят электрические лампы над палубой. Ворчит лебедка. Стальной трос вытягивает из трюма мешки с мукой, ящики. А высоко, над бот-деком, ветер колеблет антенну, и взволнованный радист с синим бланком в руках идет в каюту капитана. И бледный, осунувшийся Лавров, непрестанно набивая и разжигая трубку, читает радиограммы, пишет ответные. Тревожные вести идут в Тикси со всех концов полярного бассейна:

«Седов» зажат льдами у берегов Земли Северной. В проливе Вилькицкого идет интенсивное образование молодого льда», радирует Лаврову Визе. На мысе Челюскине в ледовом плену томится самолет Алексеева. «Красин» с трудом проводит «Пятилетку» через восьмибалльный лед. «Правда» с группой Урванцева, не найдя хода в бухту Нордвик, пошла разгружаться в Прончищево и села на мель. Летчик Козлов, вылетевший с Вайгача для разведки обратного пути нашему каравану, пропал без вести. И, наконец последнее: в трюмах «Сталина», задержавшегося у мыса Челюскина, теперь идущего вслед нам в Тикси, — самовозгорание угля грозит пожаром.

Визе и Урванцев, Алексеев и Сорокин — все они спрашивают совета, каждому надо ответить, помочь. И на отрывных листках блокнота Лавров пишет приказы, распоряжения. И сквозь желтый круг иллюминатора на бот-деке видна наклоненная его голова, и трубка, и самопишущая ручка в больших загорелых руках.

Вечером Дзенис едет на моторе в Сого — на другой конец бухты, на станцию зимовщиков. Он приглашает меня с собой.

Два домика. В них зимовщики, проведшие здесь год, и новые люди — участники Лено-Хатангской экспедиции, пришедшие им на смену Я — первый человек с морских пароходов, встреченный ими. Поэтому они сразу же забрасывают меня вопросами Расспрашивают про Москву, про Ленинград. Геолог Лазуркин, паренек лет двадцати, интересуется последними театральными постановками. Моторист Денисов, приехавший сюда в прошлом году на «Сибирякове», расспрашивает об общих знакомых. Зоолог Ушаков справляется о видах на урожай, о ценах на жизнь. Я едва успеваю отвечать на вопросы.

Радист Геннадий, худой курчавый парень, надвигает наушники, прикладывает палец к губам. Мы смолкаем на минуту. Он что-то записывает. Потом протягивает перед собой лоскут бумаги.

— Вот, Леваневскому из Москвы от Шевелева[1].

— Сигизмунд Александрович! — кричит он в соседнюю комнату. — Вам телеграмма.

Входит высокий человек в морском кителе. Особенно запоминается его тяжелая нижняя челюсть и голубые глаза под светлыми бровями. Так вот он, Леваневский, еще полгода назад безвестный летчик, вдруг прославившийся перелетом из Севастополя в Анадырь и спасением американца Маттерна. Помню, в Мурманске я читал в газетах о его пребывании на Аляске и вылете обратно к советским берегам. О нем долго не было сведений, многие считали его погибшим. А он, смотрите, жив и невредим. Мы знакомимся.

— Шевелев Марк Иванович, знаете, — говорит он мне, — обратно разрешает лететь. Да и пора моей машине в ремонт, в доску излетана.

---

[1] М. И. Шевелев—начальник авиослужбы Северопути.

— А вы давно здесь, Сигизмунд Александрович?

— Да дней десять уже. Прилетели в конце августа — плюхнулись в лагуну и сидим. Горючего нет. Все вас дожидаемся. Ну как, привезли? — спрашивает он озабоченно. Я успокаиваю его — горючего на «Володарском» достаточно.

Мы разговорились, постепенно находим общих знакомых. Леваневский рассказывает эпизоды своего транссибирского перелета: как бреющим полетом шел «Н-8» над Охотским морем и высокие волны лизали днище гондолы, как на последнем бензине летели в Ном и механик Крутский ручной помпой качал остатки, чтобы не дать остановиться мотору, пока не открылись берега Аляски.

Жил-был на Подоле Гоп-со-смыком,
Славился своим басистым криком.

Бренча на гитаре, в комнату входит смуглый черноглазый Левченко, летнаб «Н-8». За ним вразвалку бредет белесый Крутский.

— А, Виктор Иванович, Витя, севастопольский парень, сыграй «Мурку»! — наперебой кричат ему зимовщики. Чувствуется, что Левченко здесь — всеобщий любимец.

— Надоела гитара. Ты вот, друг, новый человек,— обращается он ко мне,— расскажи, что там нового. Ты ведь недавно из Москвы.

— Какое недавно, целых два месяца.

— Ну, а мы четыре. Валяй, рассказывай.

Я рассказываю, что знаю, о последних летных новостях: о блестящем полете Алексеева, об аварии Бухгольца на Волге, о том, что пропал Козлов.

— Эх, жалко Бухгольца! Мировой командир был, — говорит Левченко. — А я, знаешь, чуть было не улетел с ним. Марк Иваныч меня уже к нему в экипаж включил. Да потом вот к Сигизмунду Александровичу прикомандировал. А то лежать бы мне сейчас на дне Волги.

— Ничего, мы свое возьмем. Успеешь еще угробиться,— с мрачным юмором утешает его Крутский.

В разговорах с летчиками и зимовщиками я засиживаюсь до глубокой ночи. В густой плотной темноте пробираюсь вместе с Лазуркиным в соседний домик, на ночевку. Далеко в море видна светлая точка. Лазуркин говорит:

«Красин» проводит «Пятилетку» сквозь льды морем Лаптевых.

— Не иначе, как «Сталин» идет. Дзенис уже встречать его поехал.

...«Сталин» стоял на рейде, поодаль, метрах в двухстах от «Володарского». На палубе его были разбросаны бочки, мешки, взломанные ящики. Взад и вперед бегали взволнованные люди. В катер, у борта «Володарского», садились бледный, встревоженный капитан «Сталина» Сергеев и наш добрейший Николай Васильевич. С ними было несколько матросов. Лавров, перегнувшись через релинг, что-то говорил Смагину.

Вот катер отвалил от борта и через несколько минут пришвартовался к «Сталину». Наш капитан первым забрался по шторм-трапу, крупными шагами прошел к третьему трюму. Там, сквозь плотно задраенный люк, пробивался дымок.

— Открывай трюм! — бросил Смагин матросу.

Тот замялся.

— Открывай! — не своим голосом заорал капитан.

Трясущимися руками матросы подымали тяжелые створы люка. Столб дыма на миг окутал фигуру Смагина. Потом он показался опять, держа в руках пожарный шланг. Сильная струя воды била в трюм. Николай Васильевич занес ногу, и квадратная грузная фигура его скрылась в отверстии люка, в столбах дыма и пара. За ним полезли матросы.

Через полчаса с горением угля было покончено, и вечером Николай Васильевич, спокойный и улыбающийся, стучал костяшками домино в кают-компании «Володарского».

На следующий день из Тикси в Иркутск вылетал Леваневский. Мы провожали его. В тихой заводи Сого стоял его самолет «СССР Н-8». Пока поднимаются со сна зимовщики, пока бреется и пьет чай командир, бортмеханики готовят машину. Поднявшись по трапику над гондолой, Крутский осматривает моторы. Помощник его, юный длинноногий Моторин, погрузив на плот бидоны с горючим, отталкивается от берега. В другой стороне заводи стоит самолет Линделя «Р-5». Поставленный на поплавки, выкрашенный в зеленый цвет, он похож на неуклюжую болотную птицу.

Пока идут сборы, погода портится. Падает мокрый снег, тяжелые тучи закрывают сопки. Зимовщики уговаривают Леваневского отложить вылет — при плохой видимости недолго врезаться в скалу. Но пилот не согласен ждать. По его мнению, за хребтом должна быть хорошая погода, сквозь снегопад он пробьется. Леваневский стоит у самой воды в кожаном потрепанном реглане, в болотных сапогах. Он достает из кармана меховой шлем, снимает форменную фуражку.

— Товарищ командир, какой порядок запуска моторов? — кричит ему Крутский из кабины механиков.

— Сначала кормовой, потом носовой.

— Ну, готов, что ли, Виктор Иванович? — спрашивает командир летнаба.

Левченко стоит рядом, застегивая толстую английскую шубу. Он утвердительно кивает головой.

— Вам не холодно, Сигизмунд Александрович? — спрашиваю я его напоследок, замечая, что на руках пилота лишь тонкие замшевые перчатки.

Выгрузка муки с «Володарского» на речную баржу в бухте Тикси.

— Ну вот, пустяки. Я даже снимаю их, чтобы лучше чувствовать штурвал...

Заработали моторы, завертелись винты самолета. Леваневский машет рукой из кабины, потом дает полный газ, и «Дорнье» грудью режет лагуну. Пробежав по воде метров четыреста, самолет отрывается. Густо падает снег, и в момент отрыва машина кажется уже черным бесформенным телом. Когда Леваневский набирает высоту, контуры самолета уже не видны.

Я обедаю у зимовщиков. После еды отдыхаю в комнате Дзениса. Подвижной и насмешливый человек этот прекрасно знает Якутию. Он рассказывает, пересыпая анекдотами, о своей поездке на собаках в Среднеколымск, о том, как в прошлом году, пробираясь к устью Яны, пароход его попал в шторм и был выброшен на берег.

— Имея срочное задание правительства, я добирался в Усть-Янск три недели. Попутно чуть не сломал себе шею. И это в порядке вещей. О, это страна... Глядя на карту, вы

никогда не поймете ее. Только пройдя тысячу верст на собаках, ночуя в спальных мешках на снегу, вы почувствуете, что такое Якутия. Безмерные, неживые пространства. В северной части республики, за полярным кругом, плотность населения — один человек на сто квадратных километров. Самолеты, летчики — только они позволяют держать регулярную связь Якутии с железной дорогой, со всей страной. Вот машина у Леваневского: сто восемьдесят в час — крейсерская скорость. И наряду с этим...

Дзенис вынимает из ящика крошечный предмет — лодка из бересты, и в ней тряпичный гребец.

— Вы думаете, это игрушка якутских детей? Нет, эта штука имеет высокое назначение. Когда на Лене сильные штормы, рыбаки острова Агафья бросают в воду подобные предметы — они надеются умилостивить ими своего туземного Нептуна. Каково, а?

Дзенис смотрит на меня, плутовато прищурившись, попыхивая папиросой.

— И это, дорогой мой, на шестнадцатом году революции, во второй пятилетке. А все почему? Потому что страна наша — Якутия — оторвана от настоящей индустриальной культуры. Нет у нас дорог, нет транспорта. Ведь груз из Иркутска на Качуг везут грузовики по разбитому тракту. Из Качуга по несудоходной в верховьях реке груз плывет на Якутск самосплавом месяц, полтора, два. Груз идет в карбазах. Эти неуклюжие деревянные ящики никогда не поднимаются по реке вверх, буксировать их пустыми слишком дорого. Они оседают в Якутске. А в верховьях на нужды карбазостроения уничтожают ежегодн огромные массивы леса. Знаете, сколько времени идет груз до Якутска из промышленных центров Союза? Пять месяцев, полгода. Стоимость перевозки тонны доходит до пятисот рублей.

— На сколько же дешевле наш морской путь? — спрашиваю я Дзениса.

— Примерно, в два раза, включая сюда стоимость ледоколов и авиоразведки. Да кроме того быстрота доставки. От Архангельска до Тикси — месяц. Ну, разгрузка, доставка вверх по Лене — еще месяц. Вот...

— Ну, пойдемте, что ли, на суда. Вечером у Лаврова совещание лено-хатангцев.

Ехать не на чем, и мы бредем двенадцать километров по тундре к Булункану, к стоянке кораблей.

...Два больших пловучих города выросли в эти дни на рейде Тикси — пароходы «Володарский» и «Сталин». Они окружены низкорослыми баржами, катерами, бегающими взад и вперед.

Здесь, у морских ворот Якутии, жизнь зарождается на воде. Берег еще пустынен. Грузы в беспорядке свалены у самой воды. Бочки с цементом, кирпич, доски, мешки с продовольствием, лес-плавник. Посредине, подобно чугунному монументу, возвышается локомобиль. Он по праву занимает центральное место. Здесь этот простейший двигатель — символ технического прогресса. Он приведет в движение динамо электростанции, даст энергию рации зимовщиков, даст свет в дома первых жителей нового порта. Здесь, где четыре месяца в году стоит беспрерывная ночь, зажгутся электрические лампы.

Хаос сваленных грузов закрывает первое жилище людей на берегу. Низенькие палатки. Деревянная надстройка, снятая с баржи и поставленная прямо на землю, — штаб Лено-Хатангской экспедиции. На койках, сплошь заставивших пол, вперемежку со сброшенной одеждой разложены карты бухты Тикси. Здесь живет и работает порто-изыскательский отряд, люди с бородами, в кожаных костюмах и высоких сапогах: инженеры, техники, рабочие. Они пришли сюда из Якутска, из Москвы и Ленинграда, чтобы устроить порт на 71-й широте.

На «Володарском» в Тикси, как на «Красине» в бухте Диксона, не только штаб Ленского похода,— здесь руководящий центр всей работы по освоению севера, здесь резиденция Лаврова. К нему приходят за советом и помощью члены Лено-Хатангской экспедиции, зимовщики, возвращающиеся в этом году домой, капитаны шхун каботажного плавания.

Экспедиция, посланная сюда на два года для освоения Лено-Хатангского побережья, не удалась. Не были своевременно подготовлены и доставлены к месту нужные материалы. Люди, завербованные в огромном количестве, но без должного отбора, не знали, что им делать. Молодой начальник экспедиции Михайлов, усвоивший пока только умение носить форму с золотыми нашивками и подписывать грозные приказы, не пользовался авторитетом.

Было очевидно: пока не поздно, необходимо свернуть часть намечавшихся на зиму работ Лено-Хатангской, отправить лишних людей обратно, с тем чтобы оставшихся обеспечить всем необходимым. Все это ложилось на Лаврова. Большой опыт хозяйственной работы на севере, широкая популярность и личное обаяние привлекали к нему людей. Целые дни он принимает посетителей, а в свободные минуты по радио сносится с экспедиционными судами, работающими в других частях полярного бассейна.

Дела поправлялись. «Сибиряков» и «Русанов», закончив выгрузку, сняли с мели «Правду». Алексееву удалось освободить свой самолет от льдов и вылететь на Диксон. На побережьи Ямала нашелся Козлов, сделавший там вынужденную посадку. И наконец в Тикси пришла «Пятилетка».

Это было так. В серый, дождливый день на горизонте показалась черная точка. Приближаясь, она росла, приобретала контуры теплохода. Скоро можно было различить уже надпись на носу: «Первая пятилетка. Омск». На тонкой мачте развевался по ветру голубой вымпел Северного морского пути. На длинном тросе за теплоходом следовал лихтер, грузный и величественный, как дредноут. Тогда люди на пароходах и баржах побросали работу. Грузчики с изумлением рассматривали невиданные в этих местах суда. «Пятилетка» отдала якоря. К борту ее подвалил катер, и Лавров, легко вспрыгнув на палубу, горячо пожал руку капитану Модзалевскому.

Я смотрел на «Пятилетку», на оживленный рейд Тикси и думал о прошлом этой бухты. С младенческих лет земли здесь была пустыня. Полвека назад пришел сюда первый человек с моря — славный Норденшельд. Он привел «Лену» Сибирякова. Маленький пароходик этот положил начало судоходству на одной из величайших рек мира.

В 1902 году сюда возвращалась неудавшаяся русская полярная экспедиция. Начальник ее, барон Толь, погиб во время зимнего перехода на острова Беннета. Судно экспедиции «Заря», израсходовавшее весь уголь, пыталось подняться по Лене в Якутск, но мелководье дельты не пустило ее. Она осталась в бухте, потом затонула. Помощники Толя, лейтенанты Матиссен и Колчак, возвращались через Якутию на пароходе «Лена». Через семнадцать лет, когда над Сибирью властвовал «верховный правитель» адмирал Колчак, золотопромышленники задумали привести в устье

Бухта Тикси.

Лены американские грузовые пароходы. Бывший командир «Зари», капитан первого ранга Матиссен ездил в Тикси с рекогносцировочной экспедицией все на том же пароходе «Лена». И когда в декабре 1919 года в Иркутске Матиссен дописывал свой отчет об экспедиции, «верховный правитель» эвакуировал Омск, и экспресс его на всех парах шел к востоку, преследуемый наступающими частями Красной армии. И долгие годы еще была бухта пустынной. В 1927 году пришел сюда Миловзоров на «Колыме», и самолеты Красинского стартовали отсюда в первый воздушный рейс над Якутией. Год назад, идя в сквозное плавание, зашел сюда за углем «Сибиряков».

А теперь — Усть-Ленский порт. И когда горят на рейде прожектора морского каравана, когда бесшумно работают электрические лебедки лихтера, тогда труба затонувшей «Зари» в дальнем углу бухты выглядит как погребальный обелиск.

Разгрузка идет день и ночь под бледным северным солнцем, в слепящих лучах прожекторов. Время не терпит. Каждый день, каждый упущенный час угрожает зимовкой. Нужно спешить с выходом в обратный путь.

На бот-деке хлопает дверь. Завернувшись в собачью доху, не выпуская изо рта неизменной трубки, Лавров спускается по трапу. Он обходит поочередно все люки, смотрит за борт на баржи, подстегивает огромного неповоротливого Земцова, торопит его и грузчиков.

Поздней ночью Борис Васильевич входит в кают-компанию, садится за стол, пьет холодный чай. В эти часы, когда склянки отбивают новый день, мы собираемся в кают-компании. Приходят люди с берега: Светаков, Дзенис. Мы рассаживаемся вокруг Лаврова; перебираем в памяти события дня, услышанное и увиденное на этой новой для нас земле, и говорим, говорим.

— В бухту Тикси, виноват — в Усть-Ленский порт,— говорит Светаков, и улыбка раздвигает его разбойничью бороду, — в Усть-Ленский порт в эту навигацию заходили многие суда: Ленский караван, пароход «Север», зимовавший на Колыме, шхуны каботажного плавания, пришедшие из Киренска, «Темп» с Колымы. Да в общей сложности не менее десяти.

— Эх, жаль, аппарат у тебя мал, Светаков, — перебивает его весельчак Смагин, — портовые сборы некому брать. Ха-ха-ха!..

— Да погоди ты смеяться, чудак,— вмешивается Дзенис.— Я вот о чем думаю — как нам с грузчиками быть? Ведь это проблема, чорт возьми! Ведь приходится везти людей для разгрузки морского каравана из Якутска, за тридевять земель. Минимум полтора месяца грузчики находятся в пути. А работы им от силы на девять дней. А зимой что? Ведь делать нечего им: разбредутся по затонам, по приискам. Весной опять вербовать новых. Нет постоянных кадров.

Дзенис предлагает остроумный выход: на время навигации спускать вниз по Лене шахтеров из Сангарских[1] копей. Они будут работать на разгрузке.

— Да-а-а,— тянет Лавров сквозь зубы, выпуская дым. — А как разгружать морские суда? Буксировка баржей требует много времени.

---

[1] Сангар-Хая в 400 километрах от Якутска вниз по Лене (угольные разработки).

Вид берега около Булуна.

— И верно, Борис Васильевич, а ну как шторм? — вставляет Светаков.

— Что же, нужно обезопасить себя от случайностей. — Лавров на минуту задумывается.— Нужна причальная стенка.

— Ну, это мудрено, Борис Васильевич, — иронизирует Смагин,— тут вам не Архангельский порт.

— Мы создали порт в Игарке, создадим порт и в Тикси! Опустим с берега простейшие кóзлы, устроим дощатый настил, и пристань готова. Бухта здесь глубокая, морские суда смогут подходить близко к берегу. Одно опасение — как будет весной, не снесло бы кóзлы весенним ледоходом.

— Лед тает в Тикси на месте. Ледоходов у нас не бывает, — говорит Светаков.

Он озабочен другим: как проводить из Лены в Тикси речные суда — шестьдесят миль морем из дельты вокруг Быкова мыса, это опасно для мелких ленских баржонок.

— Прорыть канал в косе, соединяющей Быков мыс с материком?

Лавров грызет мундштук:

— Канал потребует много сил и средств, товарищ Светаков. Да и кроме того он может изменить гидрологический режим дельты. Быковская протока может стать несудоходной.

Разговор переходит на морской путь в Тикси, на условия полярного плавания.

— Это как мы морем Лаптевых шли — чистый мед, без ледокола свободно обходились. Одна беда — связи с побережьем не было,— вспоминает наш капитан.

— Да, море Лаптевых не такое уж трудное. Вот Лаппо на своем «Пионере» без особого труда сходил из Тикси в Хатангу и вернулся обратно,— говорит Светаков.— «Север» и «Темп» легко прошли сюда из Колымы. Каботажные рейсы в море Лаптевых с будущего года будут регулярными.

Лавров, тонко улыбаясь, сквозь завесу табачного дыма смотрит на Смагина.

— Что, капитан, ведь и в Колыму с запада, из Архангельска, ходить можно. Пойдем, что ли, на будущий год?

— Свободная вещь, Борис Васильевич, почему не пойти?

Светлеет черный круг иллюминатора. Бьют склянки. Хлопают дверьми штурманы, сменяющиеся с круглосуточной береговой вахты. А мы все сидим в кают-компании, говорим. Нас, пришедших сюда с моря, волнуют первые дни нового порта. Мы делимся мыслями, вспоминаем. Мы говорим о будущем этой страны.

...Орет патефон в кают-компании. Утро. Мы сидим за столом. Я ем свой последний завтрак на борту «Володарского». Сегодня морской караван выходит обратно на запад, навстречу «Красину». Я иду вверх по Лене, в Якутию. Последние часы я наблюдаю моих товарищей, тех, с кем вместе прошел сквозь льды и шторм, тех, с кем вместе участвовал в восьмидневном аврале — разгрузке. Вот рядом со мной веселый южанин — Иван Лазаревич, второй штурман. Против обыкновения, он небрит. Блестящие черные волосы его свисают на лоб, открывая преждевременную лысину.

Вот художник Рыбников, седой человек с молодым лицом и живыми глазами — душа нашей кают-компании. И бледный, еще более неразговорчивый, чем всегда, справа от капитана сидит Лавров. Нечеловеческая работа последних дней сказалась наконец и на нем. Рассеянно прихлебывая чай, он смотрит в стол утомленным, невидящим взором.

Лена. Берега дельты.

Только капитан, наш милый, добрейший Николай Васильевич шумлив и деятелен, как всегда. С грохотом раскрывая дверь, он входит, с палубы рыкающим басом зовет старпома, исчезает опять. А на палубе заканчиваются уже последние приготовления. Поднят лебедками и установлен на юте самолет Линделя. Распластав зеленые крылья, стоит он, упираясь в палубу костлявыми ногами шасси. Вот лебедка поднимает с одной из баржей корову. Строп, продетый под животом, щекочет ее, и животное растерянно мычит.

Наконец все готово. В носовой части на люке первого трюма, поставлен стол под красной материей. Прощальный митинг. Маленький Дзенис, еще более сжавшийся под осенним пронизывающим ветром, говорит об отсталой некогда и забитой стране Якутии, теперь заново делающей свою историю, о смелых советских людях, открывших страну эту с моря, об их руководителе — первом большевике севера Лаврове. И якут Максимов, член правительства автономной республики, вручает морякам почетные грамоты. Лав-

ров, взволнованный, бережно прижимает к груди лист белой бумаги.

Сухой треск аплодисментов сливается с протяжными отходными гудками. Мы, провожающие, уже на палубе баржи. Из трубы «Сталина» валит черный дым. Ветер треплет кормовой флаг. Вот проплывает высокоподнятая корма «Володарского». Ватерлиния возвышается над водой, помятая во льдах подводная часть корабля имеет красно-бурый оттенок. Лопасти винта просвечивают из-под воды. Да, тяжеловато будет кораблям итти в обратный путь без груза!

Сутолока баржей, буксируемых к берегу, моторов, снующих по заливу взад-вперед, отвлекает внимание. Когда через полчаса я гляжу вслед ушедшим кораблям, на сером горизонте бухты видны их странно уменьшившиеся силуэты. Я слежу за ними, пока, превратившись в точки, они не пропадают из глаз.

— Счастливого пути, товарищи!

XIII

«ПЯТИЛЕТКА» ИДЕТ В ЯКУТИЮ

Сегодня начинается последняя, заключительная часть моего путешествия. С речным караваном, везущим грузы вверх по Лене, я иду в Якутск. Мне отводят каюту на брандвахте на пассажирской барже «Трудовая». Это судно—свидетель зарождения судоходства на Лене. Когда, полвека назад, на золотые прииски в Витим и Бодайбо рос поток искателей счастья, нельзя было уже больше удовлетворяться помещением людей на палубах грузовых барж. Стали строить баржи пассажирские. Их тянули ленские буксирики вместе с грузовыми караванами. О скорости передвижения в бездорожной Якутии никто тогда не думал.

Железный корпус, проржавленный насквозь. Деревянная надстройка. Наверху два ряда кают. Внизу, в трюме, нары. На этой барже приехали в Тикси грузчики для встречи морского каравана. Теперь они — мои спутники. Странный народ. Здесь бывшие золотоискатели в фантастических сибирских шароварах, бывшие мелкие служащие, неизвестно почему попавшие сюда, наконец просто темные личности. Одни поехали сюда за длинным рублем, другие — посмо-

треть далекие северные места, третьи — может быть, скрываясь от следственных властей. Надо отдать им справедливость — на выгрузке морских пароходов они работали здорово. Вместо десяти дней по плану «Володарский» и «Сталин» были разгружены в течение недели.

Теперь грузчики отдыхают. Из трюма доносятся звуки гармонии, звон стекла, — выпивают. В камбузе на корме наскоро проготовляют закуску. По скользкой, крытой железом палубе женщины несут дымящиеся миски.

Скоро мы отправляемся в путь. «Пятилетка» вывозит баржи одну за другой на середину бухты, счаливает их. Огромный дредноут-лихтер — головное непаровое судно. За ним, по две в ряд, тянутся длинной вереницей деревянные четырехсоттонные баржонки. Последней, в хвосте каравана, зачалена наша «Трудовая».

Мы уходим. Люди, остающиеся здесь на долгую полярную зиму, вышли на берег проводить нас. И когда «Пятилетка» набрала полный ход и караван вытянулся на добрую половину бухты, с берега, из полотняного лагеря зимовщиков, затрещали выстрелы. Шхуны, оставшиеся в Тикси на зиму, салютовали нам гудками. В глубине залива, там, где под скалами труба затонувшей «Зари», долго еще мигал прощальный огонек.

Шестьдесят километров из бухты Тикси в залив Неелова нужно итти открытым морем. Свежий остовый ветер треплет караван. Счаленные парами, баржи стучат друг о друга бортами. Волна накрывает иллюминаторы трюмов, и водолив Подымахин клянет неудобства морского плавания. Рядом с моей каютой живет капитан Загоруль. Это он привел из устья Колымы шхуну «Темп», сдал ее Лено-Хатангской экспедиции и теперь возвращается домой, во Владивосток. Когда баржу внезапно бросает в сторону, он с опаской глядит в иллюминатор, ворча себе под нос, что «ракодавщики» взялись не за свое дело, что они беспременно утопят баржу. «Ракодавщиками» он называет речных капитанов, плавающих на мелкосидящих судах.

— Посудины ихние, — говорит Загоруль, — не так плавают, как на меляках сидят — раков давят, оттого и ракодавщики.

По мнению Загоруля, караван счален неправильно. Не нужно также, по его мнению, выходить из Тикси ночью.

И вообще здешние, ленские порядки ему не по сердцу: «То ли дело у нас на Колыме!»

Я терпеливо выслушиваю его замечания, не принимая их всерьез. Презрительное отношение морских капитанов к речным общеизвестно. Под плеск воды и равномерную качку я засыпаю. На всякий случай не раздеваюсь — а вдруг и впрямь перевернет баржу?

Утро убеждает меня в справедливости замечания капитана. Действительно, ленские речники взялись не за свое дело. Работать они не умеют. Караван стоит в открытом море, вытянувшись цепочкой. Лихтер сидит на мели.

— Эх, плаватели! — опять ворчит Загоруль.—Или глубин не знают, что загрузили так лихтеры, чего проще послать вперед «Пионера».

Он имеет в виду крошечную гидрографическую шхуну, возвращающуюся в Якутск вместе с нашим караваном после каботажного рейса в Хатангский залив. Сейчас «Пионер» стоит рядом с нами. Из единственной надстройки на палубе шхуны, служащей одновременно каютой капитана и штурманской рубкой, время от времени появляются улыбающиеся, спокойные лица. Мы завидуем пионеровцам. Открытое море не страшно шхуне. А что будет с нашей посудиной да и со всем деревянным караваном? Достаточно одного шквала, чтобы разбить его в щепы. На наше счастье, с утра море спокойно — ночной ветер улегся.

Третьи сутки сидим мы на мели. Лишь к вечеру третьего дня наших речных командиров, видимо, осенило: они решили разгрузить лихтер. Это помогло. К утру караван тронулся.

Прошли Быков мыс, далеко вдающийся в море, отделяющий бухту Тикси от залива Неелова. На высоком берегу я видел несколько деревянных строений. Это поселок Тусбалыка якутского рыбопромышленного треста. Рыбаки-якуты приезжают сюда на летнюю путину со средних плесов реки. С последним караваном, осенью, они возвращаются домой. Часть их зимует здесь, занимаясь подледным ловом. Эти рыбные промысла в дельте Лены основаны давно. Норвежец Иоганн Торгерсен, пришедший сюда в 1878 году вместе с Норденшельдом, проводил пароход «Лена» в Якутск и остался там жить. Он стал якутским гражданином Иваном Ивановичем и первым владельцем рыбных промыслов на Быковом мысе.

Посадка на мель повторяется на другой же день у входа в Быковскую протоку дельты. Нужно сниматься с мели. «Пионер» подходит к нашей барже за грузчиками, чтобы отвезти их на берег,— они будут закапывать мертвяки, заводить якоря. На «Пионере» я иду на головной буксир.

Палуба «Пятилетки» кишит людьми. С огромным шестом суетится косолапый Андреев — речной капитан, назначенный в Тикси. Неистово ругает команду начальник каравана Земцов. Модзалевский и Микешин — морское командование, проведшее теплоход вокруг Таймыра, — почему-то не у дел. С мрачными лицами расхаживают они по палубе. Я останавливаю Микешина, здороваюсь.

— Что, Александр Николаич, табак наше дело? Вокруг Таймыра прошли, а здесь застряли.

Добряк капитан, всегда приветливый и радушный, сегодня озлоблен.

— А ну их к... (следует большой морской загиб). Доверили сапожникам теплоход. Подумаешь, мудреное дело — плавание по Лене. Раз есть лоцман, я по любой реке проведу судно. И какая это наука особая — судовождение по рекам!

Старый капитан обижен тем, что для речного плавания «Пятилетки» пригласили новое речное командование.

— Так что ж, зимовать будем, Александр Николаич?

— И зазимуем, и будем... Вот глядите, — он показывает на берег.

Там повторяется чуть ли не в третий раз одна и та же, уже показавшая свою несостоятельность операция. С теплохода на берег заведен трос, закопаны мертвяки. Начинает работать лебедка на теплоходе. Трос, натянутый до пределов, рвется.

Земцов устало машет рукой, напоследок «обкладывает» команду, грузчиков, лебедку, бога и всех святых и уходит спать.

— А к нам с Всеволодом Львовичем Модзалевским не придет посоветоваться,— ворчит Микешин,— амбиция речная, видите, не позволяет...

Я сажусь в шлюпку и еду к себе на баржу с тяжелым чувством. Глупо, до чего глупо! Совершить блестящий морской переход и заморозить караван у входа в Лену. До этого надо додуматься!

Корпус теплохода на полметра увяз в песчаном грунте.

Караван, относимый течением в сторону, растянулся по заливу зигзагами. Баржи сбились в кучу, как испуганное стадо, потерявшее своего вожака. В мучительной неизвестности проходит пять дней. Я лежу в каюте, курю махорочные самокрутки, обдумываю возможность пешего пути в Якутск. Сентябрь на исходе. По бортам шуршит шуга. Скоро замерзнет залив. Караван с грузами, лихтер, теплоход могут также замерзнуть. Сотни людей — рыбаки, возвращающиеся с летней путины, грузчики, едущие из Тикси в Якутск, — окажутся без крова, без тепла, без пищи. Ледоход будущего года сметет караван, превратит теплоход и лихтер в груду железного хлама. Может быть катастрофа. Якутия, ждущая грузов с моря, не получит ничего.

Я думаю о том, что на «Пятилетке» в речном командовании нет настоящих людей, о том, как ощущается здесь, на Лене, отсутствие трудовых традиций моряков, дисциплины и организации, которыми могли похвастаться «Красин» и «Володарский». Как остро чувствуется отсутствие настоящего руководителя — Лаврова! Я переношусь мыслями к морским судам, вспоминаю товарищей, с которыми вместе проделал путь от Ленинграда до Тикси. Каково им сейчас? В проливе Вилькицкого лед, наверное, тяжелый. Как бы не зазимовали. Впервые в Лену пришли грузовые суда, впервые речное судно обогнуло Таймыр, и вдруг сразу в две зимовки — и морская и речная часть похода. Это омрачит триумф Ленского похода, исторического по значению, сорвет его блестящие экономические результаты.

Мои размышления прерывает Загоруль. Он всовывает улыбающееся лицо в открытую дверь.

— Ну что, кептен, — спрашиваю я, — сидим? Который день сидим?

— Как будто выходит дело, — говорит он радостно.— Моряки за дело взялись. Сейчас под кормой винтом грунт вымывают. К утру должны сняться.

Загоруль прав. Суточная авральная работа под командой капитана Модзалевского дает результаты. На берег и на лихтер одновременно заводятся тросы, в грунт закапывают мертвяки. От работы винтов под кормой образуется порядочная глубина. Утром лебедки теплохода и лихтера, работая вместе, сдвигают «Пятилетку» с мели. Караван трогается. На этот раз впереди для промеров глубин посылают «Пионера». Перед тем как стать во главе каравана, шхуна под-

Караван «Пятилетки».

ходит к нашей барже. Через борт я разговариваю с Лаппо, моим знакомым. Он сообщает мне неприятную новость: Лавров с грузовыми судами стал на зимовку у острова Самуила. Дело было так. Караван соединился с «Красиным». Под предводительством ледокола суда прошли пролив Вилькицкого, но дальше встретили тяжелый лед. В это время начали просить помощи «Сибиряков» и «Седов», уносимые ледовым дрейфом на север. «Красин» пошел помогать им, оставив грузовые суда на зимовку. Лавров не оставил каравана. Долг начальника экспедиции он решил выполнить до конца. Впрочем, иного от него нельзя было и ожидать.

Известие о зимовке морских судов омрачает радость нашего благополучного снятия с мели. Я не слушаю веселых рассказов Загоруля, сидящего на койке, и думаю о судьбе моих товарищей-моряков.

«Ну, ничего, — стараюсь я утешить себя, — справились с походом, справятся и с зимовкой. Тяжело конечно зимо-

вать на 77-й широте, у пустынного острова, за тысячи верст от человеческого жилья. Но, видно, ничего не поделаешь. Впрочем, с караваном остался Лавров. Это значит, что за судьбы моряков можно не беспокоиться».

А наш речной караван все идет и идет. Вот открылся остров Столб. Он возвышается над уровнем реки на несколько десятков метров. Гигантский камень положен в реку, там, где русло ее разветвляется на протоки. Направо идет судоходная Быковская, налево — Оленекская и прямо к норду, как бы продолжая основное русло, — Большая Трофимовская. Караван входит в Лену. Дельта кончилась. Правый берег возвышается из воды отвесной стеной. Левого берега не видно: на горизонте река сливается с небом. Вода и камень. Серые, коричневые, бурые тона. Береговые скалы становятся все выше и выше. Местами они достигают высоты шестиэтажного дома. Зубчатые вершины их напоминают кровли готического собора.

Дальше от устья Лена идет так называемой трубой. Ширина ее здесь два-три километра. Для масштабов великой сибирской реки это мизерно. Берега теперь идут холмами. Серые осыпи, скованные вечной мерзлотой. Мертвенно-строгие курганы эти, кажется, хранят под собой прошлое земли, доисторическую, доледниковую юность ее.

Растительность. Первые признаки леса. Карликовые сосны искривлены буранами, пригнаны к земле вечным холодом. В редком лесу, кустарнике, у самой воды,—палатки, выстроенные в ряд. Так начинается Булун. Центр самого северного района Якутии — это десяток бревенчатых домиков. Главная площадь размером не больше крестьянского двора. Здание райисполкома, райкома партии, магазина и склада Якутпушнины замыкают ее с четырех сторон. Народонаселения— около двухсот человек: охотники, кооператоры, советские работники, учитель местной школы. Все они толпятся сегодня на берегу, смотрят на невиданный караван. Рядом с «Пятилеткой» стоит старый ленский пароходик «Кальвиц», присланный из Якутска навстречу нам. По сравнению с теплоходом и лихтером он выглядит карикатурно. Он жалок своим покривившимся корпусом, почерневшей, покоробленной трубой.

Летучий митинг. Человек в дубленом полушубке что-то горячо говорит на незнакомом мне языке. Я не понимаю значения слов, но смысл их мне ясен. Оратор благодарит

Речной караван «Пятилетки» в пути вверх по Лене.

правительство и партию за первую Ленскую экспедицию, за первые грузы, пришедшие морем. Имена славного «Красина» и руководителя экспедиции Лаврова тонут в разноголосом, но дружном «ура».

На юг! Сегодня уходит последний караван на юг, к Якутску. Люди с чемоданами, с корзинами, с ящиками осторожно пробираются на баржи по обледенелым мосткам. Если не уехать сегодня, нужно ждать ледостава, зимней дороги, а потом, полярной ночью, в сорокаградусный мороз, больше месяца тащиться на лошадях и оленях. Люди спешат попасть на караван. Спешить нужно и самому каравану. Уже Булун под глубоким снегом. Колючий нордовый ветер гонит на берег черную воду, и прибрежная галька покрывается уже тонким ледком.

Когда раздается отходный гудок и караван трогается, я долго смотрю в иллюминатор на берег. Булун медленно плывет перед глазами. Разметался по ветру красный флаг над зданием райисполкома. Колеблется антенна радиостан-

ции. Карликовые сосны торчат по склону берега, как зубья редкого гребешка. Мохнатая якутская лошаденка выскребает копытом корм из-под снега.

Утомительно-однообразен путь по пустынной реке, среди заснеженных берегов. Изредка, через сотню-другую километров, здесь можно видеть жилище человека: юрты, сложенные из оленьих шкур, бревенчатые подобия домов. Они расположены группами — по два, по три, не более. Здесь люди живут у реки — единственной транспортной артерии. Сто километров вглубь — тайга, звериные тропы, безлюдье.

Капитан Загоруль часто заходит ко мне в каюту. Всегда его сопровождает сынишка Толя. Мальчику десять лет. Он родился во Владивостоке, но плохо помнит родной город. Семилетним отец взял его с собой на Колыму. В Среднеколымске Толя поступил в школу, узнал грамоту. В Среднеколымске он научился управлять ездовыми собаками, отыскивать на снегу следы песца. Прошлым летом он сопровождал отца в плавание до шхуны «Темп», до устья Индигирки. И когда десятибалльный шторм укачал всю команду и капитан двое суток не отходил от штурвала, мальчуган готовил отцу обед. Сейчас Толя серьезный помощник родителям. Он старший сын. Кроме него, у Загоруля еще двухлетняя дочь Северина, родившаяся на пароходе в Колымском рейсе, у мыса Северного.

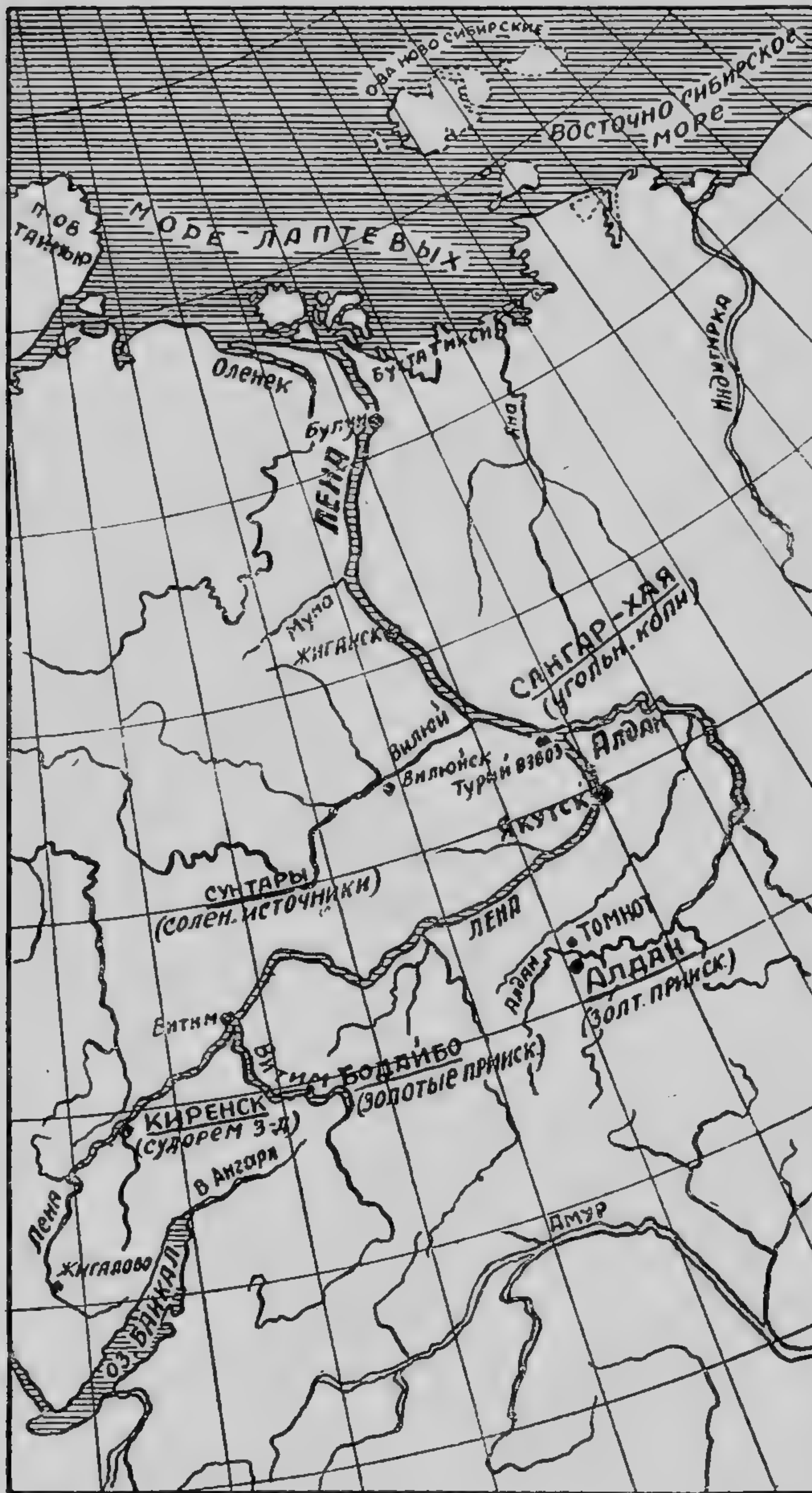
С утра я слышу, как мальчуган бежит на камбуз, гремя чайником. Потом отворяется дверь, и мальчуган появляется у меня в каюте, щелкая колодой карт: «Сыграем в подкидного дурака».

Толя мечтает стать мореплавателем.

— Вот кончу школу, выучусь на капитана и опять уйду на Колыму, на Чукотку,— делится он со мной своими планами.

Я думаю о том, как будет выглядеть север, когда мой маленький собеседник станет капитаном. И на месте глухого Булуна я вижу город с электрическим освещением, город рыбоконсервной промышленности и оленьих совхозов— заполярный центр вроде Мурманска и Хибиногорска.

А Лена? Как должна измениться Лена? Эта великая река протяжением свыше четырех тысяч километров еще долгие годы будет единственной транспортной артерией Якутии. Уже сейчас она освоена на верхнем и среднем плесах. От



Бассейн реки Лены.

Качуга, стоящего в истоках ее, до Якутска более или менее регулярно движутся пароходы. Из Качуга самосплавом идет промышленный и продовольственный груз в Якутск — центр республики, в золотопромышленные районы Бодайбо и Алдан. Грузы по Лене и притокам ее везут только в одном направлении — в Якутию. Основные предметы вывоза автономной республики — золото и пушнина. В весовом выражении они незначительны, их перевозят самолетами и автомобилями. Предметов массового вывоза Якутия еще не знает. Это потому, что здесь нет еще своей промышленности.

Нижний плес Лены — около двух тысяч километров — пустынен. Редкие пароходы спускаются вниз от Якутска до Булуна и Тикси. Весной они везут рыбаков на путину, осенью поднимают вверх по реке летний улов рыбы. Но и эта рыба не вывозится за пределы Якутии, она идет для внутреннего потребления.

Наш караван везет первые грузы, пришедшие в Якутию морем. Морские суда после выгрузки в Тикси ушли обратно с баластом. Убытки обратных порожних рейсов, трудности плавания незагруженных судов во льду — это издержки первых пионерских шагов освоения морского пути к берегам Якутии. Но через несколько лет нельзя уже будет удовлетворяться баластными рейсами. Массовый завоз грузов морем позволит создать в Якутии свою промышленность. И тогда молодая республика начнет вывозить.

На берегах Лены в нижнем ее течении будут созданы рыбоконсервные комбинаты, могут быть созданы лесные разработки. Из Тикси через полярные моря пойдут на запад лесоматериалы, консервы, рыба. Да мало ли товаров еще может дать огромная страна, богатства которой еще не разведаны по-настоящему!

И тогда регулярная пароходная линия соединит Якутск с Усть-Ленском. Здесь, как между Игаркой и Красноярском, будут совершать систематические рейсы гидросамолеты.

Трудно еще четко представить себе будущее Усть-Ленска — этого нового, рождающегося теперь заполярного порта. Будет ли он второй Игаркой? Пожалуй, нет. Он значительно севернее. Игарка стоит в тайге, лесные и графитные разработки ее созданы на местных источниках. В Тикси нет леса, не обнаружено пока и полезных ископаемых. Индустриальную базу новый Усть-Ленск может получить

Лена выше Булуна.

лишь в виде рыбоконсервных и пушных предприятий. Но решающее значение его в том, что он стоит на стыке моря и реки, является наиболее удобным местом для перегрузочных операций. В нем будет производиться товарообмен между морскими судами и речными караванами, вывозящими по Лене продукцию страны.

И корабли в новом порту будут разгружаться уже не на рейде, а у капитальной причальной стенки. И не грузчики, привезенные за тридевять земель, а усовершенствованные механизмы будут работать на выгрузке. У подножья сопок будет дом с освещенным крыльцом и вывеска: «Управление Усть-Ленского порта». В заливчике Булункан, там, где в непогоду отстаивались наши баржонки, будет угольная гавань. Морские суда, уходящие в обратный рейс, будут бункероваться здесь якутским, сангарским углем. В лагуне Сого, откуда недавно провожали мы Леваневского, вырастет ангар и гидроаэропорт.

И морским судам на обратном пути не нужно будет дожидаться следующей навигации, зимуя где-нибудь у мыса Челюскина. Авиоразведка и метеорологическая служба по всему побережью позволят кораблям возвращаться из Якутии в Архангельск и Мурманск в одну навигацию.

Жиганск. Город, существующий добрую сотню лет. А население его и сейчас не насчитывает более двухсот человек. Он стоит на полярном круге. На запад и восток идут от него дороги: на Верхоянск и Вилюйск — в бывшие каторжные центры старой Якутии. Этот город был дважды поголовно вырезан беглыми каторжниками. Уж не отсюда ли и название — Жиганск? Жиганы — разбойники.

Пока караван выгружает муку и товары, привезенные из Тикси, я иду осматривать город. Древняя церквушка и рядом почерневший от времени домик — в прошлом штаб-квартира исправника, наместника Жиганского улуса. Церковь — в прошлом центр миссионерской пропаганды «единого бога» среди язычников. Эти и еще два-три строения из наклонно поставленных тонких бревен, обмазанных глиной — это старый Жиганск.

Новые, свежесрубленные дома пахнут непросохшей еще краской, сосной. Широкие окна школы блестят стеклами. Высоко над крышами натянута антенна рации. Это новый Жиганск.

Агентство Якутпушнины ютится еще в старом помещении. Полутемная изба с земляным полом. Маленькое окно почти не пропускает света. Освещение исходит из глиняного очага, в котором варится пища.

Человек в оленьей куртке, с редкой бородкой, похожий на сельского учителя, встречает меня. Он — агент по заготовке пушнины в Жиганске. В прошлом — учитель. Он расспрашивает меня о Тикси, о морской экспедиции, о ледовом походе, рассказывает о себе.

— Я родился в здешних местах, мой отец был ссыльным,—говорит он низким, хрипящим голосом.—Учительствовал. В первые годы советской власти перебрался в Иркутск, там пополнил образование. Потом опять потянуло на север. Теперь вот простудил горло, потерял голос. Пришлось бросить школу. Перешел в кооперацию, потом стал работать по заготовке пушнины. Сижу здесь второй год.

Он приглашает меня на берег посмотреть на приемку грузов. Мы идем к устью речки Стрекаловки, впадающей в Ле-

ну. Сюда заведены баржи под разгрузку. Перепачканные мукой, сгибаясь под тяжестью мешков, ходят грузчики.

— Сегодня сгрузят двести тонн,—говорит мой спутник.

Я недоумеваю: что это — много или мало для Жиганска?

— Мало?.. Однако вы чудак. Двести тонн — это колоссально. Вы знаете, как еще в прошлый год везли сюда муку? Знаете?.. В карбазах, самосплавом. Получим за лето пятьдесят тонн — праздник у нас: значит, охотники, все кочевое население района обеспечено на зиму. А сей год застряли что-то карбаза. Кабы не ваш караван, сидели бы мы на голодном пайке, ждали бы пока довезут из Якутска лошадьми. За семьсот верст по бездорожью много не перевезешь.

Двести тонн — это двухгодовой запас района!

Когда разгрузка окончена, я вхожу в шлюпку, чтобы ехать на караван. Кооператор долго жмет мне руку.

— Прощайте... Вам, может быть, смешно мое волнение, но я не могу быть спокойным в такой день. Получение первых грузов с моря — это праздник для нас, якутян, для всей страны.

Он восторженно смотрит на «Пятилетку» и лихтер:

— Чудо-корабли! Раньше я видел такие в московских журналах, которые приходят к нам с запозданием на год.

Старик окончательно разволновался:

— Вы поймите, я счастлив, что мне удалось встретить ваш караван. Никогда еще со дня гражданской войны и победы над белогвардейцами я не испытывал такой радости.

Шлюпка отходит от берега. Я машу рукой моему случайному знакомому. Он что-то кричит в догонку, но за ветром не слышно.

Караван идет вверх. Он спешит на юг, к Якутску, пока не замерзла река. Лена разливается здесь на десятки километров. Она вся в островах. Основных берегов не видно. Острова, покрытые вековыми дремучими лесами, кажутся мне новыми, самостоятельными материками, впервые открытыми нами.

Сколько богатств! Вот по обрыву берега проходят наслоения пород. Черная полоса—каменный уголь. Желтый слой—охра. Монолитный песчано-серый откос — точильный камень. Когда рассеиваются холодные туманы, с правого борта видны синие Верхоянские горы. Там — свинец, серебро, цинк.

Ночью 15 октября караван отстаивался у Сангар-Хая. Здесь плоский берег внезапно переходит в каменистую скалу. На вершине утеса — обелиск, памятник Кальвицу и Леонгардту — пионерам северной авиации, погибшим здесь три года назад, во время зимнего перелета Якутск—Булун.

Сангар-Хая — якутский Донбасс. Но здесь нет шахт. С берега вглубь идут горизонтальные штольни. Инженер копей Богоявленский, молодой еще человек, рассказывает мне о прошлом и будущем Сангар-Хая. Кирка, кайло, ручной молоток — других орудий здесь пока не знают. Пятьдесят два шахтера-национала — ядро будущего промышленного пролетариата Якутии. Добыча началась с 1927 года. В прошлом году для снабжения топливом «Сибирякова» было добыто свыше трех тысяч тонн. В этом году, когда потребовалось много угля для морского каравана Тикси, добыли уже одиннадцать тысяч. Можно добывать еще больше, сколько угодно.

— Наш уголь марки «флотской», — говорит Богоявленский.—Через год-другой мы переведем на угольное отопление весь речной флот Лены.

...Шуга встретила караван в устья Алдана. Прозрачный, как стекло, острый, как бритва, молодой лед царапал обшивку барж. Ярко светило солнце. От воды поднимался пар. Был мороз, хороший сибирский мороз. Подходим к перекату Турий Взвоз. Здесь подводная песчаная гряда перегораживает русло поперек. Обстановочный знак не дает ответа. Он подобен легендарному камню на распутьи трех богатырей: куда ни пойдешь, везде плохо.

Теплоход упирается носом в песок. Тяжелой тушей оседает на грунт лихтер. Повторяется старая, знакомая еще по Быковской протоке история. На палубе теплохода бегают люди с шестами, кричат, ругаются. Суматоха эта начинается почему-то с вечера. К утру все стихает. Утомленные Земцов и Андреев идут пить чай, ложатся спать.

Идут дни. Теплоход то стоит часами на месте, то бестолково тычется в перекат. А шуга уже превращается в зимний лед. Баржи содрогаются от ударов льдин, плывущих сверху. Уже нечего думать о проводке всего каравана. Нужно ставить деревянные суда в безопасное место на отстой. «Пятилетка» то дает полный вперед, то работает назад, то останавливает одну из машин. Долго, мучительно долго

виляет караван по реке. Баржи обросли ледяной коркой, заиндевели. Белый караван уныл, как погребальное шествие.

Нужно пробираться к Якутску. Караван не пройдет, мало надежд на проводку даже одной «Пятилетки». Ждать подъема воды во время ледостава бессмысленно. Я решаю покинуть баржу и двигаться на Якутск сухим путем. Тут недалеко, всего двести километров.

До сих пор я видел страну из иллюминатора каюты. Берега плыли передо мной, как кинолента. Теперь я увижу Якутию вблизи, я почувствую ее, я пойму страну, для которой был совершен первый Ленский поход.

XIV

ПО ЯКУТСКОЙ ДЕРЕВНЕ

Тропинка идет через мелкий кустарник по берегу какого-то уже замерзшего протока. Это проток Лены или, может быть, самостоятельная река, впадающая в нее. Ноги глубоко уходят в пушистый, недавно выпавший снег. Не устоявшийся еще молодой лед от каждого шага издает протяжный хриплый звук. Пробродив по тайге часа четыре, я добираюсь наконец до Тювяйского наслега. На берегу протоки пять домиков, похожих друг на друга. Тонкие бревна, наклонно врытые в землю и тщательно обмазанные глиной. Крыш, в нашем понятии этого слова, здесь нет. Сверху домики покрыты деревянным горизонтальным настилом, на котором утрамбованная земля. Маленькие окна, в большинстве забитые фанерой. В некоторых домах вместо стекла вставлены куски прозрачного льда. Наслежный совет помещается в одном из таких домиков. В углу глиняный очаг, расположенные стоймя, горят дрова, освещая комнату красным светом. Якут, на вид лет тридцати, сидит за столом, читая газету. Видимо, это председатель. Я замечаю латинский шрифт, надо полагать — газета на родном его языке. По-русски он не понимает. Я перебираю в памяти все известные мне якутские слова: «дагор» — товарищ, друг; «учугей» — хорошо; «сёп» — ладно; «ат» — лошадь; «барда» — ехать, поехали; «тарганык-барда»—поехали скорей; «сох»— нет; «толкуй-сох» — не понимаю; «капсе» — говори (употребляется якутами как приветствие).

Я бодро делаю шаг вперед и говорю, смешивая русские слова с якутскими:

— Здорово, дагор!

Якут, широко улыбаясь, отвечает мне:

— Капсе!

Ладно, попробую свои знания в якутском языке.

— Мне в Якутск, в город ехать надо, барда Якутск, тарганык-барда. — Для пущей убедительности я ударяю себя в грудь и показываю на окно в сторону тайги. — Ат бар?

— Сох,—говорит якут, приятно улыбаясь.

«Ага, понимает», решаю я, но «сох» — значит нет. Нет лошадей.

— Да понимаешь, дагор, — начинаю убеждать я его, не замечая, как перехожу на русский язык,—ехать мне надо скорей. Караван у нас замерз, а ехать мне в Якутск надо.

— Толкуй-сох.

— У меня табак бар, папиросы бар, — начинаю быстро тараторить я. — Давай коней, хозяин. — Достаю портсигар и угощаю его.

— Учугей, сёп, — говорит председатель, довольно затягиваясь, но в отношении лошадей остается непреклонен. Красный корреспондентский билет и истрепанный мандат участника экспедиции его ни в чем не убеждают.

Наконец, когда я со своими просьбами успеваю решительно надоесть председателю, он говорит, мучительно растягивая и коверкая русские слова:

— Погоди-и, дагор, уполномосенный...

К вечеру приходит уполномоченный райисполкома, молодой паренек, почти подросток, хорошо понимающий по-русски. Он терпеливо выслушивает меня, кивком головы соглашаясь с тем, что Ленская экспедиция предприятие важное, что участникам экспедиции нужно оказывать помощь, что лошадь для продвижения на Якутск мне действительно нужна. Когда я кончаю свою тираду, он говорит тоже зловещее для меня слово «сох». Потом, видя мое отчаяние, он разъясняет по-русски: лошади сейчас все заняты на перевозках зерна к заготовительному пункту, и я могу рассчитывать получить в лучшем случае одну подводу завтра к вечеру.

Делать нечего, приходится ждать. Я ночую на постоялом дворе при наслежном совете, на лавке, подстелив полушубок. С утра, чтобы убить время, осматриваю наслег. Это

одно из последних земледельческих селений, расположенных севернее Якутска. Националы-охотники принялись за обработку земли в этих районах совсем недавно, лет двадцать, может быть, тридцать назад. Наслеги их резко отличаются от русских деревень. Пять домиков на небольшой поляне в лесу. Посевы разбросаны в тайге вперемежку с зарослями кустарника. От Тювяйского наслега во все стороны тайги идут одинокие хижины крестьян. Наслег—административный центр округа, равного по территории примерно сельсовету. В прошлом это опорный пункт попов-миссионеров. Рядом с жалкими хижинами, крытыми утрамбованной землей, выделяется здание бывшей церкви, теперь школы. Оно обшито снаружи тесом, крыто дранью. Широкие окна ровно застеклены. Каких трудов стоило якутам-крестьянам выстроить этот ненужный и бесполезный им храм!

Вечером председатель наслегсовета приводит ко мне старого, с вылезшей бородой, якута. Это он повезет меня завтра до следующего наслега.

Утром за мной заезжает мой новый возница. Пузатая лошаденка, заросшая шерстью, впряжена в крошечные дровни. С трудом уместив на них мои чемоданы, я пытаюсь усесться поверх, но старик перепуганно кричит:

— Сох, сох! Дорога слабай, конь слабай.

— Ну, ладно, — решаю я,— пешком пойду. Трогай, дагор. Барда, тарганык-барда, — и понуро бреду за подводой.

Меня провожает толпа завистников. Люди, подобно мне оставившие караван и намеренные добираться в Якутск сухим путем, со вчерашнего дня атакуют наслегсовет, требуя лошадей. Я уезжаю первым, так как раньше всех пришел сюда от каравана.

Путь через тайгу лишь условно может быть назван проезжей дорогой. Просека, извилистая и путанная, идет через овраги, болота и перелески. Земля, неровная, вся в кочках, покрытая первым снегом, уходит из-под ног. Сани прыгают в сторону, задевают за стволы деревьев, неожиданно заезжают в сугробы. Я начинаю понимать моего возницу — везти поклажу, да еще седока для лошади было бы мучением. Стараюсь не отставать от подводы.

Первый участок пути — сорок километров до следующего наслега — мы преодолеваем незаметно. Однообразно мелькают чахлые перелески, изгороди, окружающие небольшие участки посевов. Изредка попадаются хижины, зане-

сенные снегом. Если у дверей видны люди, мой старик моментально находит среди них знакомых и, значительно заявив мне «капсе», останавливает лошадь. Я ложусь на дровни, курю, думаю о странном и неожиданном окончании моего путешествия.

На второй день пути резко меняется погода. За ночь дорогу замело, к утру хватил мороз. Я выезжаю еще затемно, чтобы к вечеру попасть в Намцы — районный центр. Со мной едет теперь мальчуган лет двенадцати. Он знает несколько слов по-русски, носит красный галстук пионера. Проваливаясь до плеч в снег, он еле поспевает за санями. Конь, норовистый и беспокойный, то шарахается в сторону, то подолгу стоит на месте, не слушая вожжей. Мальчуган выбивается из сил. Я беру у него вожжи, стараюсь вспомнить знакомые по детству, проведенному в деревне, навыки обращения с лошадьми. Сапоги мои промокли вчера, их коробит от мороза. Ноги точно в лубке. Я не могу ни согнуть, ни разогнуть как следует ступни. Снег набивается под каблук, на подошве образуется ледяная корка. Ноги скользят. Я чувствую острую боль, но продолжаю итти.

Наслеги. Посевы за изгородями. Заснеженные хижины. Здания бывших церквей под красными флагами. И могилы. Особенно много могил. Временами кажется, что здесь больше могил, чем живых людей. Почему? На остановках, согреваясь у очага, я стараюсь разрешить эту загадку. Я напряженно всматриваюсь в лица хозяев-якутов. Широкие скулы обтянуты изжелта-бледной кожей. Темные раскосые глаза лихорадочно блестят под болезненно-красными веками.

Северный народ три столетия подряд спаивался хищниками-купцами, скупавшими за бесценок пушнину. Водка была мерой оплаты за любой каторжный труд «инородцев». Водкой купцы платили за шкурки песцов, за рыбу, за все, что грабительским способом выкачивали они у коренных жителей страны. Привычка к наркотикам, любовь к выпивке настойчиво прививались якутам царскими колонизаторами.

Рядом с исправником и хищником-купцом стоял миссионер. Якутам предлагали на выбор: либо креститься немедленно всем наслегом, либо уходить с насиженных мест дальше на север, в тайгу и тундру. Примитивная религия кочевых охотников — деревянные божки и шаманы — не

выдерживали конкуренции с русским богом. В обращении язычников немало помогла миссионерам также и водка, «добрая русская водка».

Так появлялись целые наслеги Петровых, Сидоровых, Поликарповых. Русские имена, чуждые якутам по своему смыслу и происхождению, навешивались на них как принудительные ярлыки «цивилизации».

Спаивание якутов, распространение среди них табака и венерических болезней подорвали здоровье некогда крепкого северного народа. Непосильная работа на хозяев, исправника и купцов, скудное питание в соединении с неумеренным употреблением водки и табака создали почву для широкого распространения туберкулеза. Чахоточного и сифилитика одинаково часто можно встретить в якутской деревне.

За нечеловеческую эксплоатацию, за рабскую, жалкую жизнь «инородцы» получали от колонизаторов «высокую» награду — право быть похороненными по православному обычаю, под крестом — символом любви и милосердия.

В перелесках, на таежных лужайках, у проезжей дороги— кресты, кресты, кресты. И под ними «инородцы», насильно крещенные Иваны и Александры, Марии и Василисы. Свободные и смелые хозяева тайги, порабощенные царскими опричниками, одурманенные водкой, они тысячами полегли во славу самодержавия и православия. Кресты на могилах их были вехами в продвижении колонизаторов на север, к не захваченным еще землям.

Гнилые, покосившиеся кресты полузаброшенных кладбищ и шпили бывших церквей, увенчанные красными флагами. В этом — прошлое и настоящее Якутии. Церкви строились на трудовые гроши покоренного народа, на грабительский ясак [1]. Обряды православного богослужения были для якутов не более как формальностью. За триста лет насильственной колонизации православие осталось таким же чуждым якутскому народу, каким оно было до прихода на Лену первых казачьих дружин. С русским богом якуты расстались так же просто и безболезненно, как прежде с шаманами. Церкви всюду превращены в школы, клубы и читальни.

---

[1] Ясак — подати, собиравшиеся царским правительством с колониальных, угнетенных народов Сибири.

Но алкоголизм, страсть к курению, огромная заболеваемость не так легко поддаются искоренению. Теперь, в свободной автономной Якутии, продажа спиртных напитков запрещена законом. Теперь, когда сотни врачей и санитарных работников посланы в наслеги, значительно сократились заболеваемость и смертность. Но болезненный вид крестьян-якутов обязывает еще многое сделать, чтобы поправить подорванное здоровье народа.

По мере приближения к Намцам — районному центру — меняется окружающий пейзаж. Большие поля сменяют огороженные участки посевов в тайге. Свежевспаханные после уборки урожая земли просвечивают из-под снега. Из раскрытых дверей амбаров в наслегах доносятся равномерные удары цепов о мягкие снопы. А когда я вхожу в Намцы. уже явственно слышно пыхтение паровой молотилки. У поворота на главную улицу лошадь шарахается в сторону: навстречу, гремя железными колесами, идет трактор. Дома, настоящие бревенчатые срубы на кирпичном фундаменте, под железными и тесовыми крышами.

В Намцах, в райкомовской столовой, я впервые за несколько дней съедаю горячий обед. Говорю по телефону с Якутском. Мой знакомый, начальник Ленского пароходства Петров, обещает выслать лошадей навстречу. В читальне местного клуба, в мягком свете керосиновой лампы, я развертываю свежие газеты. В «Социалистической Якутии» на первой странице читаю рапорт политотдела Намцской МТС об окончании уборки и выполнении плана зяблевой вспашки.

Якут, сидящий рядом со мной, читает газету на своем языке. Она называется «Кым» — «Искра». Неожиданно черный диск под самым потолком начинает говорить. Из города передают по радио последние новости. Якутская речь, непонятная мне, внимательно слушается всеми присутствующими. Мой сосед, отложив в сторону газету, время от времени приговаривает: «Сёп, сёп, учугей». Я решительно ничего не понимаю. Когда замолкает радио, в читальне неожиданно взрываются аплодисменты. Мой сосед вскакивает и, размахивая газетой, кричит по-русски:

— Ура, «Пятилетка»! Ура! Ленская экспедиция!..

Наконец я добиваюсь, в чем дело: на Лене неожиданно прибыла вода. И «Пятилетка», оставив караван на зимовку у Турьего Взвоза, имея на буксире лихтер, прошла в Якутск.

К общему восторгу я присоединяю свой. Присутствующие в читальне, узнав, что я участник экспедиции, долго жмут мне руку и даже порываются качать. Они приглашают меня на собрание колхозников.

В большой просторной избе на скамьях сидели люди в тулупах и оленьих унтах. Председатель, за красным столом, часто подымал руку, чтобы водворить тишину. Все выступавшие повторяли слово «бурдук» (мука). Я догадался, что речь идет о распределении урожая. А когда кончилась деловая часть, я через переводчиков рассказал колхозникам о Северном морском пути, о Ленском походе, о «Пятилетке» и о Лаврове.

Они забросали меня вопросами. С детским, наивным интересом они расспрашивали, что такое «Красин», сколько у него труб, почему ледокол не может ходить по Лене, какой груз привезли наши пароходы? Я отвечал как умел.

Этот вечер в далеком якутском селе я запомнил надолго. В шумной радости колхозников, в той теплой встрече, которую оказали они мне — рядовому участнику экспедиции,—я почувствовал, что наш поход нашел высокую оценку. И тогда, впервые с момента выхода из Ленинграда, я отчетливо понял, что быть участником Ленского похода — высокая честь.

... К столице северной республики я подъезжаю ночью. Я лежу на телеге, итти не позволяет отмороженная нога. Вот начинается спуск с горы. Земля здесь совсем не покрыта снегом, и телега высоко подпрыгивает по смерзшимся ухабам. Мороз щиплет лицо. Я зарываюсь в сено, смотрю вверх. В синем, кристально-чистом небе полная луна. Белый свет ее заливает долину. Вдали загораются желтые точки. Последние километры перед Якутском. Я закрываю глаза и невольно вспоминаю тех, с кем пришел к берегам Якутии, тех, кто, совершив великий поход, теперь, вместо заслуженного отдыха и признания, несет на себе все тяготы полярной зимы.

...Я вижу безжизненную белую равнину и черные тела кораблей. У острова Самуила, в береговом многолетнем припае, они стоят рядом—«Сталин», «Володарский», «Правда». Не видно дыма из труб. Котлы погашены — нужно экономить топливо. Обшитые снаружи досками, сбсыпанные снегом, борта кораблей хранят драгоценное тепло. В

8—2730

иллюминаторы просунуты тонкие железные трубы. Идет синий дымок — в каютах топят камельки.

...Хлопает дверь на бот-деке «Володарского», и на палубу, запорошенную снегом, выходит Лавров. Как всегда, прямо держит он корпус, как всегда, гладко выбриты морщинистые щеки, из поднятого воротника дымит неизменная трубка. Большими упрямыми шагами он меряет палубу. Ездовая собака трется у ног его, и Борис Васильевич ласково треплет пса по загривку. А на льду, в меховой одежде, на лыжах, стоит весельчак Смагин. Он поднимает вверх красное улыбающееся лицо, кричит: «А мороз-то нынче, Борис Васильевич, славный мороз!»

...И дальше, на ледяном аэродроме суетятся бортмеханики. Зеленая птица на тонких костлявых ногах — самолет «Р-5». Поправив шарф и опустив летные очки Линдель садится в пилотскую кабину. Сзади, в кабину летнаба, усаживается Лавров. Рвет мотор, и, вздымая снежную пыль, зеленая птица уходит вверх. Лавров и Линдель идут в воздушную разведку.

Вот по льду движется группка людей, толкая впереди себя нарты. Подвозят снег — запасают пресную воду. А в кают-компании, в столовых команд, сгрудившись вокруг столов, занимаются матросы и кочегары. Радист приносит свежие телеграммы — вести о событиях на Большой земле.

Живет зимовка... В полярной ночи на 77-й широте, за сотни километров от поселений человека, работает маленькая колония советских моряков...

Резкий толчок прерывает мои мысли. Гремя и содрогаясь, телега переезжает мост. Впереди тянутся первые дома Якутска. Слева открывается Лена. Яркий сноп света ударяет в глаза. У берега, вмерзшие в лед, стоят «Пятилетка» и лихтер. Прожектора их, белые и слепящие, горят над рекой, над деревянным северным городом.

Примечание редакции:

Зимовка судов первой Ленской экспедиции Б. В. Лаврова

Морские грузовые суда первой Ленской экспедиции—«Сталин», «Володарский» и «Правда»—на обратном пути из Тикси, встретив непроходимый лед, встали на зимовку у острова Самуила, неподалеку от мыса Челюскина. Начальником зимовки остался Б. В. Лавров, его заместителем по морской части — капитан «Володарского» Н. В. Смагин. Летчик Линдель остался зимовать на мысе Челюскине, где создана первая полярная зимняя авиобаза.

В течение долгой полярной зимы команды судов проводили огромную работу. Были поставлены наблюдения за погодой, промысел на морского зверя. Б. В. Лавров и летчик Линдель в течение всей зимы производили регулярные наблюдения за состоянием льдов. На слабой машине «У-9» они облетали район острова Малый Таймыр и достигли по воздуху бухты Прончищево. В июне 1934 года Лавров и Линдель решили предпринять полет на острова Каменева. Зимовщики этого отдаленного пункта уже два года не видели людей. Ледокол «Седов», везший им смену в 1933 году, из-за тяжелых льдов был вынужден вернуться. Взяв витаминные продукты для зимовщиков, Лавров и Линдель 12 июня тартовали с мыса Челюскина. Перегруженный самолет тяжело отрывался от земли. Пройдя большую часть пути, идя над берегами Земли Северной, самолет потерпел аварию в районе мыса Гамарника. Лавров и Линдель остались одни на тающем льду, за сотни километров от человеческого жилья. Помощи ожидать было неоткуда. Отважные полярники тронулись в путь. Две недели шли они по тающему льду, по пояс в воде, ночуя без спальных мешков на снегу. Страшная опасность — сбиться с курса и потеряться в огромных безжизненных пространствах — все время висела над отважными путешественниками. Но железная воля не покидала их ни на одну минуту. Наконец, на четырнадцатый день пути, измученные и усталые, они достигли островов Каменева, где были восторженно встречены зимовщиками.

Суда Ленской экспедиции, благополучно проведшие зимовку у острова Самуила, благополучно выведены из льдов ледорезом «Литке», совершившем в 1934 году сквозное плавание из Владивостока в Архангельск.

По пути, проложенному первым Ленским походом, в 1934 году прошли три морских суда с грузами для Якутии. В этом году также переброшен с Енисея на Лену пароход «Партизан Щетинкин».

О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА Т. ЛАВРОВА Б. В.

Постановление Центрального исполнительного комитета Союза ССР

Отмечая огромную работу, проведенную товарищем Лавровым Борисом Васильевичем по созданию и строительству гор. Игарка, по организации карских экспедиций и возглавляемой им Ленской экспедиции 1933 года, а также проявленные им энергию и настойчивость при осуществлении научных изысканий во время зимовки Ленской экспедиции, Центральный исполнительный комитет Союза ССР *постановляет:*

Наградить товарища Лаврова Бориса Васильевича за заслуги в деле изучения и освоения Арктики орденом Ленина.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН

Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР
[redacted]

Москва, Кремль, 25 июля 1934 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Девиация — неправильные показания компаса вследствие отклонения компасной стрелки под действием судового железа. Перед выходом в рейс устраняется специальными работами девиаторов.

Шпангоуты — ребра судна, по которым идет наружная обшивка.

Штивка — разравнивание насыпного груза в трюмах.

Лихтер — рейдовое непаровое судно для перегрузки с ммогрских пароходов на речные.

На траверзе — перпендикулярно к курсу корабля.

Лот — измеритель глубин.

Лаг — счетчик пройденного пути.

Твин-дек — нижняя внутренняя часть корабля.

Бот-дек — палуба, на которой расположены шлюпки.

Секстан — угломерный инструмент, определяющий угол падения солнечных лучей и таким образом географические координаты судна.

Роба — одежда.

Ломик — железный лом, употребляемый кочегарами.

Пеленг — направление на предмет. При помощи радиопеленга береговые радиостанции помогают судну, находящемуся в море, определить его местоположение.

Форштевень — передняя конечность судна, служащая как бы продолжением киля.

Вымпел — длинный треугольный флаг, показывающий, какой организации принадлежит судно.

Ют — задняя кормовая часть корабля.

Бак — передняя носовая часть корабля.

Рандеву — встреча морских судов в условленном месте.

Найтовить палубный груз — прикреплять груз, находящийся на палубе, чтобы его не смыло волнами.

«Взять на понт», «взять на бога» — разыграть, обмануть.

Майна, полынья — разводье между льдинами.

Торосы, ропаки — нагромождение льдов вследствие сжатия.

Лед в 10 баллов — густота и сплоченность плавающего льда определяется по десятибалльной системе. 1-2 балла — редкие льды, 10 баллов — сплоченные ледяные поля.

Лайнер — пассажирский морской пароход, совершающий регулярные рейсы на определенной линии.

Релинги — перила на палубе морского судна.

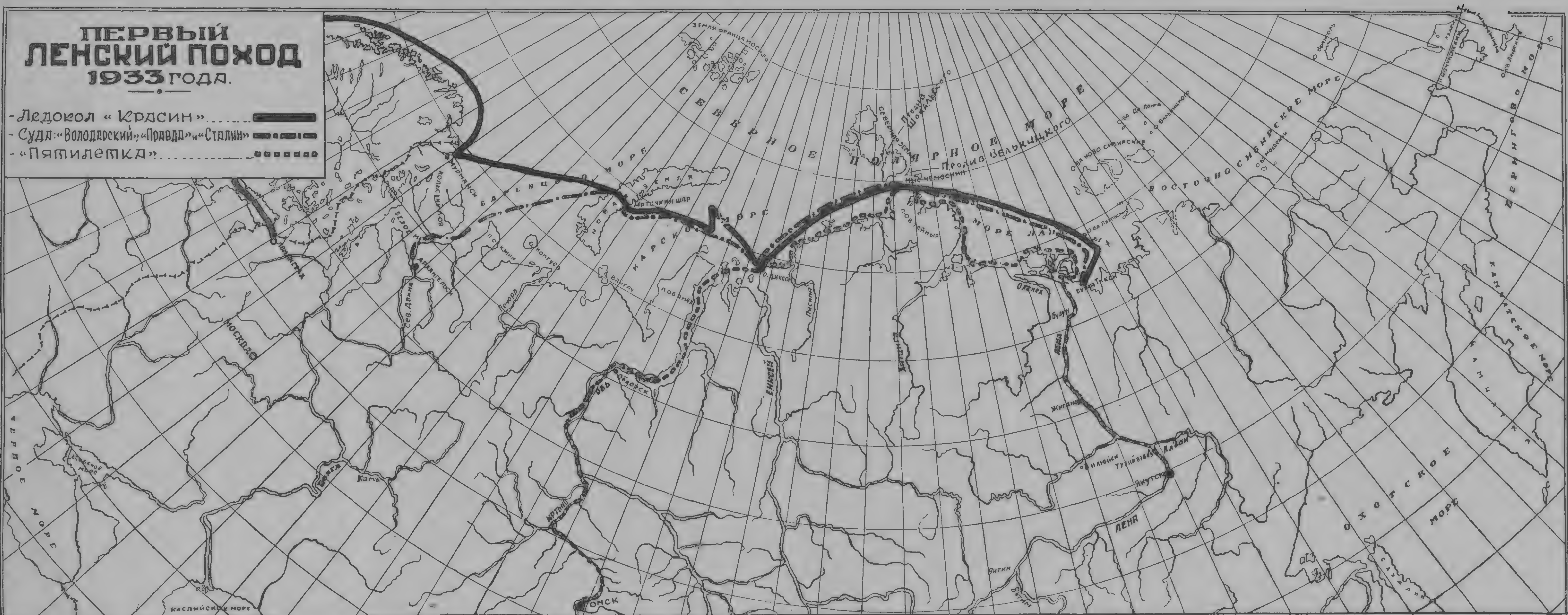
Дублер — на крупных судах в порядке усиления командного состава вводится должность дублера — заместителя одного из штурманов или механиков.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Редактор *С. Михельсон.*
Техред. *Т. Зильберов*

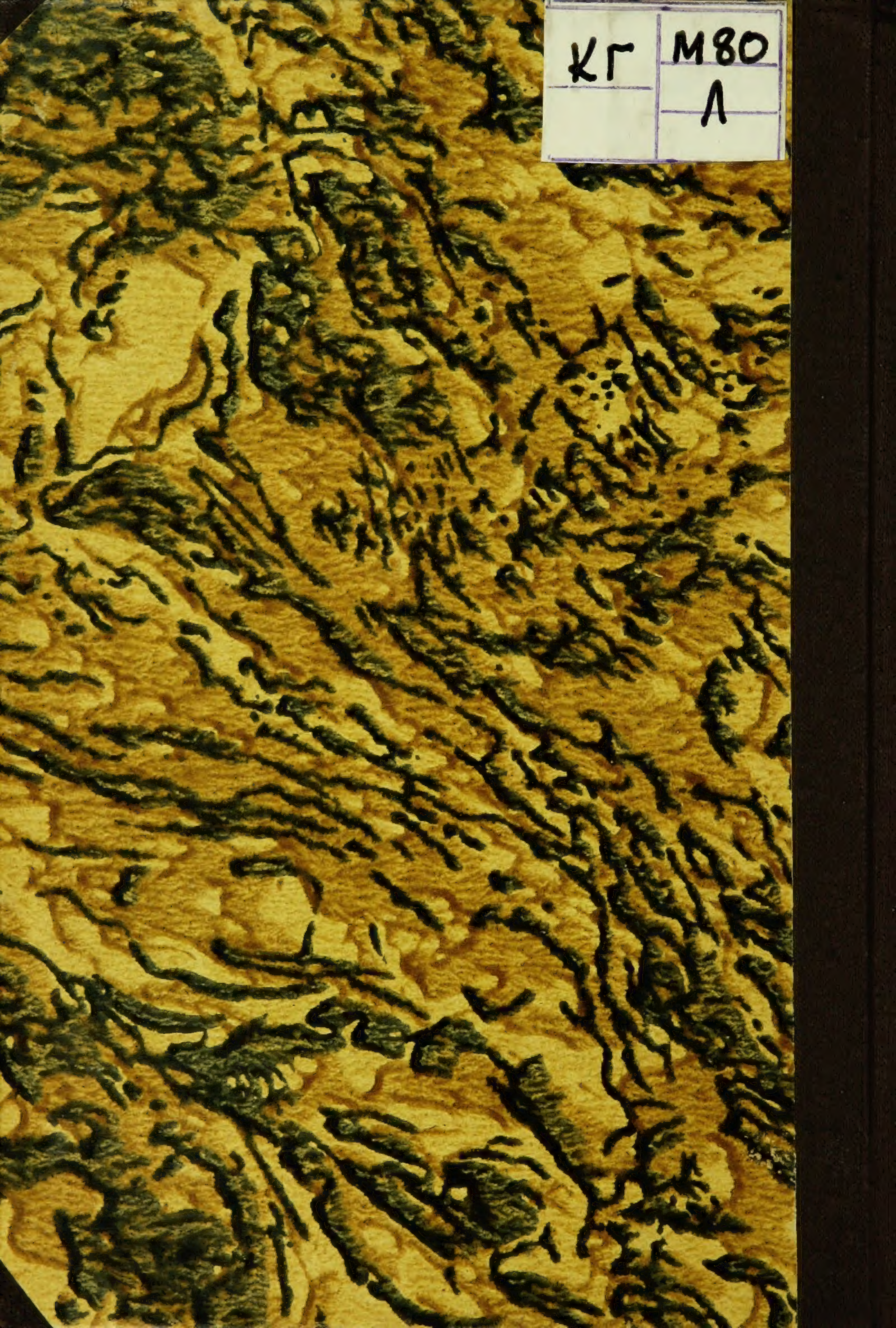
Сдано в произ. 10/VIII-34 г.
Подписано к печ. 16/X-34 г.
МГ-4402. Инд. Д-2 Формат
82×110$^{1}/_{32}$. 8 печ. л. 6,9 ав. л.
Уполн. Главлита Б-39514
Тираж 25000. Зак. тип. 2730

17-я ф-ка нац. книги ОГИЗа
РСФСР тр. „Полиграфкнига"
Москва, Шлюзовая наб., д. 10


ПЕРВЫЙ
ЛЕНСКИЙ ПОХОД
1933 ГОДА.
-Ледокол «Красин»
-Суда: «Володарский», «Правда» и «Сталин»
-«Пятилетка»
СЕВЕРНОЕ ПОЛЯРНОЕ МОРЕ
БАРЕНЦОВО МОРЕ
КАРСКОЕ МОРЕ
МОРЕ ЛАПТЕВЫХ
ВОСТОЧНО СИБИРСКОЕ МОРЕ
БЕРИНГОВО МОРЕ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
КАМЧАТКА
Пролив Вилькицкого
Мыс Челюскин
Маточкин шар
о. Диксон
Бухта Тикси
Архангельск
Мурманск
Ленинград
Москва
Омск
Якутск
Жиганск
Лена
Енисей
Обь
Обдорск
Иртыш
Кама
Волга
Алдан
Витим
Оленек
Сев. Двина
Печора
Каспийское море
Черное море

455 М

Цена 1 р. 50 к.


КГ
М80
Л